

Las formas de la acción colectiva en el sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires



Julián Rebón

Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Argentina

Candela Hernández

Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Argentina

Recibido: 15 de julio de 2016. Aceptado: 9 de noviembre de 2016.

Resumen

El sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires es objeto de una recurrente conflictividad social que altera la movilidad urbana cotidiana. En este escenario, la acción colectiva asume un heterogéneo abanico de formas con distintos niveles de institucionalización, capacidad disruptiva, innovación y violencia. Nos proponemos describir y analizar los conflictos entre octubre de 2002 y mayo de 2015 en dicho sistema. Nuestra hipótesis postula la existencia nítida de repertorios de confrontación que se constituyen con base a las culturas de reclamo preexistentes y el grado y tipo de poder que cada actor desarrolla.

Palabras clave

Pasajeros
Repertorios de confrontación
Acción colectiva
Formas de lucha
Ferrocarril

Abstract

Forms of collective action in the passenger railway system of Buenos Aires Metropolitan Region. The passenger railway system of the Buenos Aires Metropolitan Region is subject of recurring social conflict that set significant changes in urban daily mobility. In this stage, collective action assumes a heterogeneous range of shapes with different levels of institutionalization, disruptive capacity, innovation and violence. We intend to describe and analyze the forms taken on by conflicts between October 2002 and May 2015 in the above mentioned railway system. Our hypothesis postulates the existence of sharp confrontation repertoires that are based on pre-existing cultures claim and the degree and type of power that each actor develops.

Keyword

Passenger
Repertoire of contention
Collective action
Forms of struggle
Railway

Palavras chave

Passageiros
Repertórios de confronto
Ação coletiva
Formas de luta
Ferrovias

Introducción

El sistema ferroviario de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) es escenario de reiterados conflictos. Aquí unos breves relatos ilustrativos:

MIÉRCOLES 12 DE MARZO DE 2003, SERVICIO METROPOLITANO DE TRENES, TODAS LAS LÍNEAS

Los gremios que agrupan a los conductores de locomotoras (La Fraternidad) y del personal ferroviario (Unión Ferroviaria), al no llegar a un acuerdo con los concesionarios en su pedido de reajuste salarial, inician a la medianoche un paro de 24 horas en el servicio (La Nación, 12 de marzo de 2003).

JUEVES 8 DE MARZO DE 2007, ESTACIÓN AVELLANEDA, EX LÍNEA ROCA

Un grupo de trabajadores de limpieza y desmalezamiento, apoyados por distintas organizaciones sociales, cortan las vías durante dos horas en demanda de su pase al convenio colectivo de la Unión Ferroviaria. Denuncian la falta de cumplimiento por parte de la empresa Metropolitano de las actas firmadas anteriormente: el pase de los trabajadores a la Unión ferroviaria, el cese de las persecuciones administrativas y la condonación de las sanciones impuestas a los militantes (Bauni, 2014).

MARTES 15 DE MAYO DE 2007, ESTACIÓN CONSTITUCIÓN, EX LÍNEA ROCA

Cerca de las 18:30hs, el servicio es interrumpido. Un grupo de pasajeros enfurecidos por la cancelación, ataca las oficinas y boleterías de la empresa quemando y destrozando objetos. Ante la situación los empleados huyen, mientras se continúan rompiendo las instalaciones de la terminal. Cuando interviene la policía, ésta es atacada al igual que la sede de la comisaría dentro de la estación, que resulta incendiada. El hecho muta a un enfrentamiento cuerpo a cuerpo entre manifestantes y fuerzas de seguridad que se desplaza por distintos puntos de la terminal, desde el hall de entrada, hacia los andenes. Una hora más tarde, interviene la guardia de infantería que también es atacada. La policía dispara balas de goma y realiza detenciones. Finalmente, a dos horas de iniciados los episodios, declara que tiene la situación bajo control. Lentamente se reanuda el servicio. No obstante, los incidentes continúan hasta la medianoche en las inmediaciones de la estación (La Nación, 15 de mayo de 2007).

VIERNES 22 DE FEBRERO DE 2013, ESTACIÓN TERMINAL DE ONCE, EX LÍNEA SARMIENTO

A un año de la denominada tragedia de Once¹, familiares y sobrevivientes recuerdan a sus víctimas y renuevan su pedido de justicia. Los homenajes comienzan a las 8.30 a.m. en el andén 2 de la terminal de Once, escenario y hora de la tragedia. Allí suena una sirena en medio del llanto y se hace un minuto de silencio en honor a las víctimas. Tras la lectura de dos poemas, los presentes dejan flores en el andén. Por la tarde realizan otro acto en Plaza de Mayo. Los familiares y víctimas acompañados por miles de personas leen un documento con fuertes críticas al Gobierno Nacional (La Nación, 22 de febrero de 2013).

1. El 22 de febrero de 2012 a las 8.33 a.m. una formación del ferrocarril Sarmiento chocó contra la barrera de contención del andén dos en la estación terminal de Once, provocando el accidente ferroviario más grave en la historia de los trenes metropolitanos del AMBA, con un saldo de 51 fallecidos (más uno por nacer) y 789 heridos.

Los relatos previos nos muestran cuatro episodios de conflictividad ocurridos en el sistema ferroviario de pasajeros del AMBA: huelgas, cortes de vías, ataques y actos son ejemplificaciones de la riqueza y variedad que la acción colectiva contenciosa presenta en dicho sistema. Estas ejemplificaciones, nos advierten sobre la diversidad pero también sobre la relevancia que asume la conflictividad en este espacio social. En ocasiones las acciones colectivas alteran la prestación del servicio, como en los

casos del paro y el corte, con todo lo que ello implica en términos de movilidad urbana de la principal ciudad del país². En otras como los ataques, el servicio ya se encuentra interrumpido, representando entonces esta acción, la alteración de los sistemas de control y autoridad. Finalmente otras acciones como los actos, desbordan el ámbito de prestación del servicio y logran alcanzar repercusión pública, provocando una masiva movilización en un lugar clásico de la protesta en Argentina como lo es la Plaza de Mayo.

El objetivo que nos proponemos en este trabajo es describir y analizar las formas que asumen los conflictos entre octubre de 2002 y mayo de 2015 en el sistema ferroviario de pasajeros del AMBA. La diversidad singular que presentan las acciones colectivas contenciosas en él ocurridas, constituyen a este espacio como un interesante laboratorio para el tipo de estudio aquí propuesto. Entendemos que el modo en que este se organiza, sumado a la función que ocupa en la movilidad urbana cotidiana, incide no sólo en las fuentes de la conflictividad sino también en las formas que ésta asume. ¿Qué elementos explican esta heterogeneidad de las formas? ¿Por qué los conflictos se manifiestan bajo determinadas formas de acción y no otras? Nuestra hipótesis postula que la diversidad que asumen las formas de lucha remite a la heterogeneidad de los ejes del conflicto, es decir, puede identificarse la existencia nítida de repertorios de confrontación según actor protagonista del reclamo. Para entender por qué cada uno de ellos tiende a concentrar su acción en ciertas formas y no en otras, planteamos la relevancia de las culturas de reclamo preexistente, así como la propia identidad en el campo del poder de cada actor en el entramado social de referencia o sistema.

Nuestra propuesta teórico-metodológica plantea un enfoque relacional de carácter heterodoxo, integrando conceptos de los trabajos de la acción colectiva en su perspectiva estratégica con aquellos enmarcados en la tradición marxista. Con relación a nuestro abordaje metodológico el presente trabajo se centra en el análisis de un catálogo de acción colectiva elaborado por nuestro equipo en el marco del Instituto de Investigaciones Gino Germani (UBA) a partir de las noticias publicadas en un diario de circulación nacional.

En el apartado siguiente presentamos la perspectiva teórico-metodológica que guía nuestra investigación, seguido por nuestro análisis de resultados. Finalmente, compartimos en las conclusiones los principales hallazgos alcanzados e interrogantes para futuras investigaciones.

Estrategia teórica-metodológica

Nuestra propuesta teórico-metodológica plantea un enfoque que se centra en captar el carácter relacional de las formas o *performances* de acción que se utilizan. Siguiendo a Fillieule y Tartakowsky (2015), entendemos a las mismas como un universo de prácticas, múltiples pero finitas, codificadas y rutinizadas pero pasibles de transformación, históricamente constituidas y culturalmente delimitadas a través de las cuales se expresa un reclamo. Éstas representan un conjunto de prácticas que tienden a compartir ciertos atributos y que en simultáneo, tienden a configurarse como representación simbólica que las delimita y reproduce como tales (Tilly, 2008). En este sentido, las formas o *performances* de acción expresan y constituyen las relaciones de conflicto entre distintos grupos sociales.

Desde nuestra perspectiva, las formas de lucha no tienen valor en sí mismo, no pueden ser catalogadas de “revolucionarias” o “modernas” con base a atributos propios, sino que su lugar depende del modo concreto del campo de relaciones en el cual se sitúan

2. El sistema público de transporte ferroviario de pasajeros del AMBA cuenta con un desarrollo de 833 km. de vías que unen 250 estaciones con 5 terminales ubicadas en el centro de la región, transportando entre 2002 y 2015 un promedio de 30,6 millones de pasajeros pagos por mes según datos de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

(Marín, 2007; Tilly, 2008). Sin embargo, es necesario destacar que el hecho de que las formas no tengan un valor intrínseco, no implica que el uso de éstas sea azaroso o que todas ellas sean empleadas con la misma intensidad por los distintos grupos sociales ni, por supuesto, que su viabilidad sea independiente de los contextos histórico-concretos. Dicho de otro modo, las formas de acción varían al interior de las sociedades entre los distintos grupos y momentos temporales, así como entre diferentes sociedades.

Una primera respuesta acerca de la heterogeneidad de usos intra-sociedad, nos refiere a su difusión cultural. Que un grupo lleve adelante su demanda mediante una forma y no otra, depende de su instalación cultural. El desarrollo analítico en torno a la dimensión simbólica está presente en la tradición marxista, más específicamente en el concepto de modelo de acción propuesto por E. P. Thompson (1979) y los aportes de J.C. Marín (2007) en torno a la noción de bagaje cultural, pero donde adquiere más desarrollo, es en la obra de C. Tilly (2008). Este autor, en sus estudios de la contienda política, afirma que los grupos no emplean todos los formatos de acción teóricamente posibles sino los disponibles. Las contiendas previas condicionan las formas posteriores, a través de proveer modelos de acción. La acción colectiva tiende a caer dentro de repertorios bien delimitados y definidos en torno a un conjunto finito de *performances* que son particulares a tiempos históricos, sujetos y objetivos. De este modo, la palabra repertorio identifica un conjunto acotado de rutinas aprendidas, compartidas y actuadas a través de un proceso de elección relativamente deliberado. El término *repertorio* captura la combinación de libretos históricos e improvisación que caracterizan las *performances* centrales de cada conjunto de relaciones políticas. En desarrollos previos hemos utilizado la metáfora de la “caja de herramientas” para dar cuenta de los esquemas de acción instalados en la cultura de un grupo para viabilizar sus reclamos (Rebón, 2014). Esta metáfora nos es útil para entender que todo grupo tiende a materializar sus acciones a partir de la acumulación de esquemas de acción -con distintos grados de elaboración- que poseen previamente. Estos habilitan y potencian la acción colectiva. Nunca un actor es una tabla rasa ni su acción una expresión espasmódica de tensiones o intereses³.

¿Pero por qué unos grupos consolidan sus repertorios sobre ciertas *performances* y otros sobre otras? Tilly nos señala que un elemento que incide en este hecho son las relaciones que el grupo tiene con otros actores de los cuales puede aprender y compartir sus formas de actuar. Sin embargo, difícilmente podemos reducirnos simplemente a esta variable para entender las diferencias en los repertorios. Desde nuestra perspectiva, la magnitud y características del poder social de un grupo es otro factor que incide a que ciertas formas sean más proclives que otras. Cuando hablamos de poder hablamos siempre de una relación y no de un mero atributo de los actores. Hablamos de la capacidad de imponer acciones en otros (Weber, [1922] 2008). La dimensión del poder nos refiere a una dinámica de relaciones que está condicionada necesariamente por la totalidad social en la cual se desarrolla.

Los conceptos de poder estructural y poder asociativo desarrollados por E. O. Wrigth (2000) para entender la acción de la clase trabajadora brindan una sugerencia a ser retomada. El poder estructural refiere a aquel que deviene del lugar ocupado en la organización del sistema o modo de producción. El mismo se compone del poder de negociación en el mercado de trabajo, que deriva de la relación oferta y demanda y del poder de negociación en el lugar de trabajo, vinculado a la situación estratégica de un colectivo laboral en un encadenamiento productivo. Que un grupo practique acciones de no cooperación económica (huelga, lock out, boicot) guarda relación con su poder estructural. Por ejemplo, la huelga canaliza la lucha de los asalariados pero no la de los desocupados dado que el elemento central de la misma, la no cooperación, requiere que el demandado dependa, al menos parcialmente, del esfuerzo del demandante. Cuando a nivel macro hay una expansión de la asalariación y retracción de los

3. Esta metáfora puede dar a equívocos que deben ser señalados. En primer lugar, se trata de representaciones de formas sociales y no de cosas, como tales aun cuando estén formateadas y esquematizadas en su representación, su uso depende siempre de la composición situacional - de la dinámica de coordinación y cooperación con unos y confrontación con otros- existiendo una gran cantidad de prácticas de cada forma. En segundo lugar, los grupos sociales, o al menos en la totalidad de los mismos, no existe una plena racionalidad y en tal sentido una especialización de las “herramientas” según situaciones. Implican más bien un saber práctico, un “saber hacer”, que puede incluso en casos límite estar naturalizado como lo único posible o lo que se “debe hacer”. Así algunas herramientas pueden presentar una sobrecarga de funciones atribuidas y tienden a ser percibidas como un recurso para afrontar prácticamente cualquier situación. En esta dirección, como en ocasiones ocurre entre el artesano y sus herramientas, hay una relación emotiva-valorativa que excede lo meramente instrumental (Rebón, 2014).

niveles del ejército de reserva, las condiciones de su uso mejoran, en tanto aumenta la dependencia de los capitalistas de los trabajadores que emplean. La base de la huelga es el poder estructural de los trabajadores tal como el marxismo clásico señala desde los albores del capitalismo⁴.

El poder asociativo refiere a la capacidad organizativa e institucional alcanzada por cada agrupamiento (Wright, 2000; Silver, 2005), en sus diferentes dimensiones favorece la viabilidad de ciertos usos y no de otros. Por ejemplo, formas extrainstitucionales -aquellas que un orden social proscriben- y disruptivas -aquellas que producen una ruptura súbita del orden- tienden a ser empleadas por los grupos con menor poder institucional, como muestran los trabajos de Hobsbawm (1999) sobre los destructores de máquinas, los ya mencionados de Marín (2007) acerca de las tomas de tierras, o trabajos de nuestro equipo referidos a estallidos de hostilidad de usuarios de trenes (Pérez y Rebón, 2012). En esta dirección, Tarrow (2008) afirma que las tácticas disruptivas suelen otorgar ventajas cuando se carece de recursos para usar las vías convencionales. Aquellos con mayor organización formal poseen más incentivos para utilizar los canales institucionales dado que tienen recursos para hacerlo, pero también porque las acciones transgresoras pueden tener sanciones sobre la organización institucionalizada (Taylor y Van Dyke, 2004; Medel y Somma, 2016). También Tarrow (2008) nos refiere a los menores costos de coordinación de la violencia, sugiriendo que grupos con escasos recursos para movilizar, pueden apelar a ella. En otra perspectiva teórica, Coser (1971) señala que ciertas formas de violencia colectiva suelen ser la expresión de la disconformidad de aquellos que no tienen medios legitimados de expresión de la misma. Si bien la tesis de Tilly (2008) acerca de los cambios en las formas de lucha, en función de las variaciones de los regímenes políticos, a través de los cambios en las oportunidades que estos expresan -apertura, coherencia interna, estabilidad en los alineamientos, disponibilidad de aliados para los manifestantes y tendencia a la represión o facilitación con respecto a las demandas- está planteada en la variación en el tiempo o intersociedades; puede también ser releída en esta perspectiva. Las oportunidades no son iguales para todos en un marco político concreto y esto supone un elemento que condiciona las formas de acción.

Seguidamente, nos interesa señalar un último aspecto que, en nuestra hipótesis, condiciona a las formas de acción: la existencia de elementos de “afinidad” entre la forma, la meta y los demandantes. Ciertos formatos de acción pueden realizar directamente ciertas metas: la toma de tierra puede resolver la demanda de la misma; la toma de una fábrica puede evitar su vaciamiento por el patrón; el ataque colectivo, sobre un presunto agresor, puede satisfacer la necesidad de venganza. Este tipo de relación tiende a ser más frecuente en los formatos particularistas o con baja transferibilidad. La modularidad de un formato tiende a implicar que éste sea utilizado para varias metas y por lo tanto más que realizar la demanda tiende a ser un modo de reclamar por una solución.⁵ Por otra parte, ciertas modalidades de realización de los formatos, tienen mayor afinidad con determinados demandantes porque se vinculan fáctica y/o simbólicamente a sus identidades y reclamos. La vinculación simbólica, lo que algunos autores denominan resonancia cultural (Taylor y Van Dyke, 2004), facilita la representación pública del reclamo. Tocar bocina en los peajes cuando hay mucha demora para que se habilite el paso de los automovilistas, el bloqueo de ruta de los camioneros, el reparto de flores a fuerzas de seguridad para reclamar por la paz, son ejemplificaciones de afinidades.

En suma, en nuestra perspectiva teórica los repertorios varían según los modelos y culturas disponibles. Éstos se incorporan por la innovación propia pero también a partir del aprendizaje de la acción de otros, influyendo aquí la existencia de las redes en las cuales estos actores se encuentran. El tipo de poder que un actor puede constituir o realizar en el marco de los conflictos influye en el uso de los formatos de acción. Finalmente, la afinidad puede favorecer ciertos formatos o modalidades de los mismos.

4. A diferencia de los trabajos de Tilly (Tarrow, 2008), la vinculación entre la constitución y desarrollo de agrupamientos sociales -tendencialmente clasistas- y los modos de producción -dimensiones sociales del proceso productivo (Wright, 2010)- representan un elemento clave de la tradición teórica fundada por Marx. Cabe aclarar que nuestro uso en el presente trabajo de la noción “poder estructural”, no se reduce a los trabajadores. Nos referimos con tal noción a la posibilidad de desarrollar poder en el marco de una relación con base a la posición que se ocupa en un sistema productivo (en nuestro caso el ferroviario), involucrando tanto la función de producción como la de consumo, incorporando de esta forma a los usuarios del servicio.

5. El concepto de modularidad tiene su origen en el trabajo de Tilly (2008) y nos refiere al grado de transferibilidad de la forma de acción a otros actores, metas, destinatarios y espacios (Wada, 2012).

En el presente trabajo abordamos las formas de acción en el sistema ferroviario metropolitano de pasajeros entre octubre de 2002 y mayo de 2015. Retomando la sugerencia metodológica de observar la acción en sus distintos componentes y articulaciones de varios de los trabajos ya referidos (Marín, 2007; Tilly, 2008, 2010), nos proponemos abordar empíricamente el estudio de las relaciones de conflicto a partir de la elaboración de catálogos o bases de registros sistemáticos de episodios de acción colectiva. Los episodios son observados en torno a las dimensiones que definen ¿Cómo se desarrollan? ¿Quién los protagoniza? ¿Contra quién es el reclamo? y ¿Cuál es la demanda que se postula? Con base a estos observables elaboramos un registro de acciones colectivas conflictivas a partir de las noticias publicadas en un diario de circulación nacional.⁶ En dicha base se encuentran registrados para el período de referencia, todos los episodios de disconformidad colectiva desarrollados en el marco del sistema ferroviario de pasajeros del AMBA o que refieren al mismo en sus demandas o metas. Nuestra unidad de registro son los episodios de acción colectiva realizados con el objeto de expresar disconformidad contra un destinatario o situación. Su elemento de unidad está dado por la existencia de un actor, meta, y destinatario en común, sincronización temporal (un tiempo de realización) y convergencia en el espacio (un lugar o conjunto de lugares relativamente definidos de la acción). En algunos casos estos hechos presentan o combinan más de una *performance* de acción colectiva, por ejemplo el ataque y el saqueo o la concentración y la movilización. En estos casos registramos todas las *performance* o formas que aparecen en cada hecho con el objeto de captar la vinculación entre las mismas. Nuestra estrategia de análisis procura partir del procesamiento estadístico identificando las formas más recurrentes, para luego buscar sus correspondencias con los ejes del conflicto, detectando repertorios. Finalmente se enfoca en explorar los elementos que inciden en la tendencia diferencial del uso de cada forma. Con este último objetivo, se recurre complementariamente a otros avances investigativos -propios y ajenos- sobre el objeto de análisis.

De este modo, nos proponemos un abordaje sistemático pero en una escala intermedia y no a nivel macro como varios de los trabajos previamente referidos. Este elemento facilita el análisis al ser un espacio reducido, más homogéneo y menos complejo. El período de referencia seleccionado, está enmarcado por dos hitos institucionales: inicia con la declaración la Emergencia Ferroviaria (Decreto 2075/02) y culmina con la promulgación de la Ley de Ferrocarriles Argentinos 27.132, que declara “interés público nacional” y “objetivo prioritario de la República Argentina” a la política de reactivación de los ferrocarriles de pasajeros y de cargas⁷.

Hechas estas digresiones introductorias, pasemos a la teoría en acción, al análisis de nuestro registro empírico.

Análisis de datos

Las formas de la acción colectiva

Nuestro análisis de la prensa nos permite registrar 153 episodios conflictivos en los cuales los disconformes protagonizan 194 acciones. Éstas presentan un carácter heterogéneo en nuestro espacio de estudio. Encontramos una gama de *performances* que abarca desde formas clásicas de la acción colectiva como la movilización y la huelga, a otras relativamente novedosas, como el bloqueo de boleterías o *performances* artísticas; formas ciudadanizadas como los petitorios a violentas como los ataques; modalidades convencionales como los actos a disruptivas como los cortes de vías; planificadas como las *performances* o teatralización de la protesta a espontáneas como los ataques. La variedad que se presenta en las formas de lucha también se replica en su heterogénea

6. La base de datos se desarrolló en el marco de los proyectos: UBACyT 20020120100076 y PIP-CONICET 112 201201 00125, ambos con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani. En el desarrollo de la base de datos participaron Jorge Álvarez, Leandro Gamallo, Candela Hernández y Verónica Pérez. La elección del periódico se realizó en base a un estudio preliminar sobre la cantidad y calidad de los registros que proveía cada uno de los diarios nacionales. La utilización de la prensa como fuente para la elaboración de un catálogo o serie de conflictividad tiene un significativo uso en las ciencias sociales dado que a pesar de sus limitaciones representa una de las fuentes más prácticas para el abordaje de series de conflicto. Al respecto puede consultarse, entre otros trabajos, Silver (2005) y Río Ruiz (2008).

7. Se trata de un período crítico de la prestación del servicio, marcado por significativos hitos de perturbación de su funcionamiento como reiteradas interrupciones, accidentes de gran escala y estallidos de disconformidad de pasajeros. En lo atinente a su organización, si bien el sistema es de propiedad estatal durante todo el período, durante la mayor parte del mismo la prestación esta concesionada a empresas privadas. Con el paso del tiempo y las perturbaciones, el sistema se va transformando y diferenciando, tendiendo a una mayor intervención del Estado en la explotación de los servicios. Para profundizar a la evolución del sistema ferroviario de pasajeros del AMBA consúltese Pérez (2016).

distribución, no existiendo una que se destaque claramente del conjunto. Según nuestros datos la frecuencia se concentran en cuatro formas de acción: la huelga o paro (22%), los actos y concentraciones (20%), el ataque a personas y objetos (20%) y el corte o bloqueo de las vías férreas (20%). Sólo una de las restantes alcanza a hacerse presente en al menos una décima parte de los conflictos, se trata de una forma relativamente novedosa para el período en estudio: el bloqueo de boleterías y la liberación de molinetes con el objeto de impedir que la empresa cobre pasajes habilitando a que se viaje gratis (10%). Otras formas que asumen menores valores son el corte o bloqueo de calles (7%), la movilización (6%), el enfrentamiento de manifestantes con otros actores (6%), el quite de colaboración o no cooperación parcial (3%), el saqueo (3%) y el petitorio (2%).

Cuadro 1. Frecuencia absoluta y relativa de performances de lucha. Sistema ferroviario de pasajeros AMBA. 2002 -2015. (Respuesta múltiple en base a total de casos). Fuente: Elaboración en base a datos propios (IIGG-UBA).

Performances	N	% casos
Huelga	33	21,6%
Acto y concentración	31	20,3%
Ataques	30	19,6%
Corte de vías	30	19,6%
Bloqueo de boleterías /liberación de molinetes	16	10,5%
Corte de calles	11	7,2%
Movilización	10	6,5%
Enfrentamiento	9	5,90%
Quite de colaboración/reducción de servicio	5	3,3%
Protesta sin especificar	4	2,6%
Saqueo	4	2,6%
Petitorio	3	2,0%
Toma	2	1,3%
Performance	2	1,3%
Bocinazo	1	0,7%
Campaña de difusión	1	0,7%
Total	194	126,8%

Corresponde señalar que las cuatro formas principales en las cuales se concentra la acción colectiva tienden a diferir en sus atributos centrales.

La huelga como forma de no cooperación económica de los asalariados cuenta con una importante historia en nuestro país. Es una herramienta nodal en el repertorio de lucha de los trabajadores asalariados, contando con altos grados de institucionalización. La huelga es un derecho inscripto como tal en el campo jurídico que a pesar de este carácter convencional, conserva elementos disruptivos. Si bien en su forma institucional tiende a eliminar el carácter súbito e impredecible, representa una significativa alteración del orden en el ámbito productivo.

Los actos y concentraciones representan una forma particular en la cual no hay desplazamiento colectivo. La manifestación es una forma convencional y relativamente institucionalizada de la acción colectiva cuya lógica se centra en la representación pública de la justicia e importancia de la demanda. Comparte con la huelga el carácter de forma fuertemente instalada en la caja de herramientas de la población.⁸ No obstante, si bien comparten entre sí los atributos de instalación cultural e institucionalidad

8. En una encuesta de 600 casos representativa estadísticamente de la población del AMBA que realizamos en el marco del Instituto de Investigaciones Gino Germani en Agosto de 2012, encontramos que la movilización junto a la huelga representaban el esquema de acción con mayor nivel de experiencia entre los encuestados. La movilización ocupaba el primer lugar, un cuarto de la población reconocía haber participado alguna vez en esta modalidad de acción. En segundo lugar, encontramos que el 18% había participado en al menos una huelga.

de su práctica, tienden a diferir en su nivel de ruptura del orden social, la concentración no implica necesariamente alteración significativa del orden del espacio afectado.

En oposición a estas modalidades, el corte de vías es una herramienta poco utilizada en el país, con una lógica de intervención disruptiva (Sharp, 2003) al tener por objeto obstaculizar el funcionamiento del servicio, presupone un desborde institucional al contravenir normas jurídicas. Representa un claro ejemplo, en el marco actual, de formas de acción que asumen un carácter directo o no mediado institucionalmente, es decir, que desbordan los canales dominantes para el procesamiento de la conflictividad establecidos por el Estado (Pérez y Rebón, 2012). Finalmente, el ataque de instalaciones y, en ocasiones, a personas a través del uso del propio cuerpo -como arrojar objetos o el uso del fuego- es una forma no generalizada del conflicto que implica un carácter altamente disruptivo al representar una alteración súbita del orden. La prensa suele caracterizar estos episodios en un gradiente que va desde “incidentes” a “estallidos”. A diferencia de las otras *performances*, el ataque nos refiere nítidamente a una forma de violencia colectiva (Tilly, 2010) y como tal tiene un carácter extra- institucional.

¿Por qué estas formas y no otras son las más utilizadas en el servicio metropolitano de transporte ferroviario? ¿Son las *performances* más usadas porque atraviesan al conjunto de los ejes del conflicto? Dicho en otras palabras, ¿Es su modularidad o transferibilidad entre actores la que incide en su magnitud? Responder estas preguntas nos convoca previamente a identificar los principales ejes que ordenan el conflicto que asume la acción colectiva. Con este propósito analizamos los actores con presencia destacada en el desarrollo de las acciones contenciosas en su relación con sus destinatarios y metas que los movilizan.

Emergen como principales figuras del conflicto los sindicatos y trabajadores agremiados por estos (31%), los pasajeros (22%), los familiares de víctimas de accidentes (18%) y los trabajadores tercerizados (15%). Nótese la diversidad que nuevamente presenta este espacio ahora en cuanto a los grupos que reclaman. Encontramos la existencia de conflictos laborales personificados por su actor clásico, los sindicatos, a los que se le suma la particularidad de aquellos protagonizados por los denominados trabajadores tercerizados que pertenecen a empresas contratistas con funciones auxiliares al servicio. También identificamos formas de conflicto no laborales cuyos actores sobresalientes son los pasajeros y los familiares de víctimas. En menor medida, existen otros grupos demandantes, por ejemplo, vecinos o desocupados que utilizan el marco del servicio como espacio de reclamo de objetivos externos al mismo.

Avanzando brevemente en la caracterización de los principales ejes de confrontación, encontramos que el conflicto sindical es básicamente de tipo laboral, referido a las condiciones de venta y consumo de la fuerza de trabajo. Destacan los episodios de conflictividad en el cual se reclaman condiciones salariales (36% de los casos). No obstante el conflicto, no se reduce al típico calendario anual de negociaciones salariales. Adquiere fuerte importancia los reclamos de condiciones de seguridad para los trabajadores (28%). Pero también existe un abanico heterogéneo de demandas como cambios en las condiciones de prestación, reincorporación de despidos, por la liberación de dirigentes sindicales, resistencias a cambios en las condiciones de trabajo, entre otros. El eje del conflicto está puesto en las empresas responsables de la prestación de los servicios y en el Poder Ejecutivo Nacional. Este último cobra relevancia como destinatario por su incidencia en la determinación de los niveles salariales a partir de los subsidios a las empresas concesionarias o gerenciadoras y, hacia final del período, por ser prestador directo de una parte del servicio. Además, la magnitud de los efectos que implica la paralización del sistema en la vida urbana hace que el Gobierno indirectamente siempre sea por razones políticas, destinatario de cualquier interrupción del mismo. Demandas como seguridad para los trabajadores, en la mayoría de los casos

producto de agresiones de pasajeros, también lo tienen como destinatario directo. A su vez puede identificarse otros dos clivajes poco significativos en términos cuantitativos del conflicto sindical contra los trabajadores tercerizados y contra el poder judicial. La participación de representantes sindicales durante una etapa del período en la conducción del servicio y sus negocios vinculados a la precarización laboral, lo configuran como un actor interesado en frenar la emergencia reivindicativa de los trabajadores ferroviarios tercerizados que se encuentran por fuera del encuadramiento gremial (Basualdo et al., 2014; Bauni, 2014; Pérez 2016). En este marco, grupos sindicales realizaron acciones contra los trabajadores tercerizados movilizados. El episodio más significativo, ocurrió el 20 de octubre de 2010 cuando un ataque por parte de fuerzas de choque del sindicato Unión Ferroviaria sobre los tercerizados y militantes de partidos de izquierda que intentaban realizar un corte de vías, devino en el asesinato del militante del Partido Obrero Mariano Ferreyra. El posterior procesamiento y condena de diferentes líderes ferroviarios, condujo a una serie de acciones colectivas contra la detención de los dirigentes.

Por su parte, los pasajeros establecen un claro eje de confrontación que tiene a la empresa prestataria como principal destinatario. En el conflicto prima una lógica expresiva de la disconformidad con las condiciones del servicio, que en la mayoría de los casos no formula demandas explícitas. Que el eje del conflicto sea la calidad y no el precio del transporte, se vincula a una lógica de organización del servicio que durante la mayor parte del período mantiene baja la tarifa con fuerte subsidio estatal pero con la retracción, por parte de las prestatarias, de las inversiones necesarias para su correcta prestación. Cabe destacar que la percepción de la baja calidad del servicio, aun con variaciones en el tiempo y según línea es generalizada, al menos hasta 2014 cuando se empiezan a notar los efectos de un conjunto de inversiones y transformaciones que realiza el Estado Nacional, en su mayoría post accidente de Once (Barbero, 2012; Pérez, 2016). La forma violenta que asume recurrentemente la dinámica del conflicto hace que en reiteradas ocasiones, en la medida en que las fuerzas de seguridad intervengan, éstas también se conviertan en destinatario directo de la acción.

Los familiares y víctimas del mencionado accidente de Once representan un activo actor demandante de justicia (96%) y, secundariamente, de mejoramiento en la calidad y seguridad del servicio (50%). En esta dirección los ejes de su confrontación se ordenan con el Gobierno Nacional –a quien se la atribuye responsabilidad en el acontecimiento- y el Poder Judicial como actor interviniente en el esclarecimiento del caso. El movimiento adquiere rápidamente un carácter opositor al Gobierno Nacional, una de sus principales consignas, la “corrupción mata”, hace referencia a un supuesto entramado de corrupción entre autoridades públicas y empresas prestatarias que constituyeron las condiciones de mal funcionamiento que posibilitaron el accidente (Documento familiares de víctimas, 2013). Como señala una referente del movimiento de familiares de víctimas, el estado del servicio era tal que en su percepción “estaban dadas todas las condiciones para que se produjera la tragedia, sólo faltaba ponerle día y hora”⁹.

En lo que respecta a los trabajadores tercerizados y sus aliados, su lucha es centralmente por el pase a planta permanente (83% de los casos) dado que las condiciones laborales en las empresas a través de las cuales el ferrocarril exterioriza tareas auxiliares a la prestación del servicio, son marcadamente más precarias. En segundo lugar, se lucha contra los despidos (35% de los casos). Estos trabajadores tienen como principal objeto de confrontación a las empresas prestatarias. La acción contra el Gobierno Nacional adquiere peso significativo para que intervenga favorablemente en este conflicto. También encuentran en los sindicatos, durante buena parte del período en análisis, un activo opositor a sus demandas, estableciéndose otro eje de enfrentamiento. En el contexto específico de los reclamos por justicia vinculados al asesinato de Mariano

9. Referente del Movimiento de Familiares de Víctimas de la Tragedia de Once. Entrevista realizada el 10 de abril de 2016, San Antonio de Padua, Provincia de Buenos Aires. Entrevistadora: Candela Hernández.

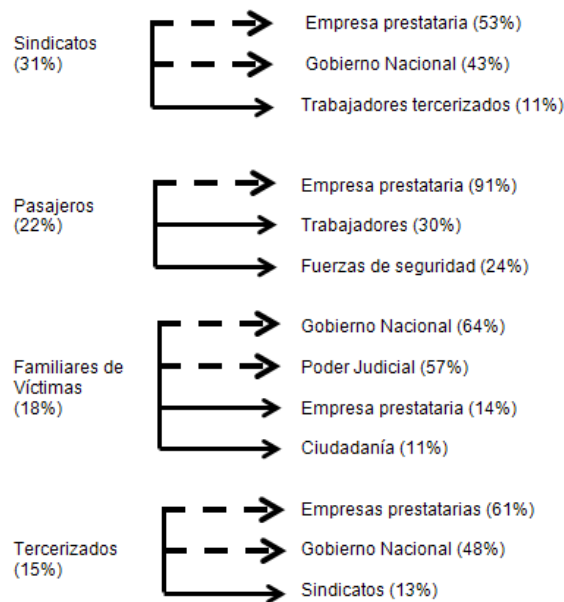


Figura 1. Destinatarios de la acción según actor. Sistema ferroviario de pasajeros AMBA. 2002 -2015. (Respuesta múltiple en base a total de casos). Fuente: *Elaboración en base a datos propios (IIGG-UBA)*. Nota: *Se presentan sólo los actores que superan el 10% de los episodios. Las líneas punteadas indican mayor intensidad en el eje de confrontación.*

Ferreira los sindicalistas aparecen como destinatarios de las acusaciones. Será una de las consignas de esta campaña: “Cárcel a Pedraza”, principal dirigente de la Unión Ferroviaria el gremio mayoritario del sector (Bauni, 2014).

Retomemos nuestro interrogante inicial ¿Qué tipo de relación se establece entre las *performances* y los actores de la confrontación? ¿Cuál es la modularidad de las principales formas de lucha empleadas? ¿Cómo atraviesan el marco de relaciones conflictivas? Con este objeto nos interesa evaluar en qué medida las principales *performances* preliminarmente detectadas presentan un carácter modular en el espacio-tiempo de nuestra investigación.

Contra cualquier prenoción, las principales formas de acción no deben la magnitud de su instrumentalización necesariamente a su modularidad. Cuando evaluamos las *performances* de lucha, según el conjunto de los actores destacados de la acción colectiva, encontramos que ninguna de ellas asume una forma plenamente modular e incluso la más usada -la huelga- presenta nulos niveles de transferibilidad. Del conjunto de las formas predominantes, el corte de vías y los actos, son las modalidades que mayormente tienden a aunar actores con objetivos diferentes, siendo compartidas por tres de los cuatro protagonistas más significativos de los conflictos vinculados al sistema ferroviario. El ataque es compartido por dos actores como forma de acción y la huelga, como ya señalamos, se reduce en su uso a un sólo actor¹⁰.

Esta ausencia de plena modularidad en las formas de la acción es indirectamente la expresión de patrones de *performances* diferenciales por actor. Como vemos en el gráfico n° 3, cada uno de ellos tiende a concentrar su acción colectiva en una o más *performances*. Dicho de otro modo, encontramos que la hipótesis de Tilly acerca de la tendencia a la configuración de repertorios en la acción colectiva de los grupos y ejes de conflicto, tiende a contrastarse.

En los cuatro actores identificamos fuertes repertorios de confrontación. Los sindicatos concentran su acción en la modalidad huelguística (68%). Con valores muy bajos, aparecen otras formas de acción como el quite de colaboración, la concentración y el bloqueo de boleterías, que se registran aproximadamente en 1 de cada 10 episodios de conflictividad. Los pasajeros tienden a agrupar su acción en los ataques colectivos (79%). Con valores marcadamente menores aparecen otras formas de acción como:

10. El índice de modularidad fue construido en base a la transferibilidad de las formas de acción. El valor indica cuantos de los cuatro actores principales del conflicto han empleado cada forma.

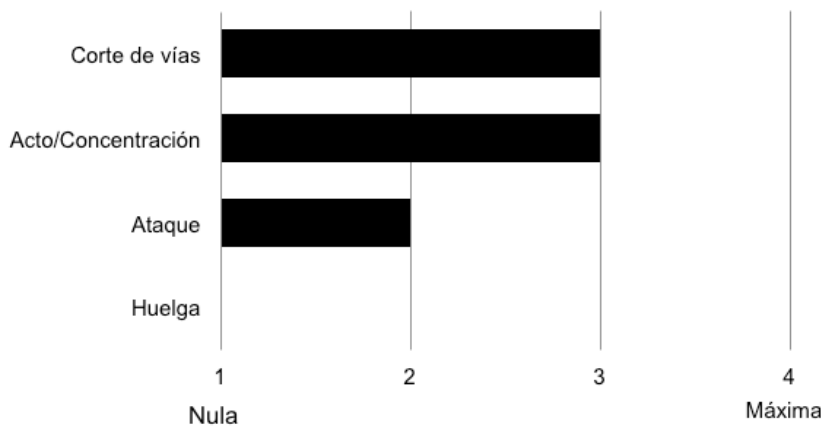


Figura 2. Índice de modularidad de las principales performances según actores centrales. Sistema ferroviario de pasajeros AMBA. 2002-2015. Fuente: Elaboración en base a datos propios (IIGG-UBA).

enfrentamientos con fuerzas de seguridad¹¹, saqueos a comercios y cortes de vías. Estas dos últimas formas ocurren en todos los casos como derivación de los ataques. En los familiares de víctimas predominan con gran intensidad los actos y concentraciones, estando presente esta forma de acción en el 86% de los casos. Finalmente, los trabajadores tercerizados muestran un repertorio más variado. Si bien el corte de vías es la forma claramente principal (52%), es acompañada con valores significativos por el bloqueo de boleterías/liberación de molinetes (26%) y el corte de calles (26%).

11. En términos estrictos, al menos en lo atinente a nuestro objeto de estudio, el enfrentamiento más que una performance es un derivado no necesariamente buscado de la forma ataque.

En suma, los usos de las formas de acción colectiva dependen del marco de relaciones en el cual se inscriben. Cada actor presenta nítidos repertorios de acción aunque con distinto nivel de intensidad. Los sindicatos y pasajeros tienen repertorios con concentración dominante en una forma de acción, la huelga y el ataque, respectivamente, y presencia marginal de otros tipos. En el caso de los pasajeros las mismas tienden a ser parte de la dinámica derivada de la forma principal. Los familiares presentan un repertorio monocorde con el acto como prácticamente la única forma de acción. Finalmente, los tercerizados presentan un repertorio más variado, con una concentración principal en los cortes de vías y concentraciones secundarias en los cortes de calles y bloqueos de boleterías / liberación de molinetes.

Los elementos estructurantes de los repertorios

Huelgas, ataques, actos y cortes de vía, son las formas principales de la expresión del conflicto porque son las performances distintivas de cada uno de los actores centrales en la conflictividad del sistema. ¿De qué depende que cada una se inscriba en el repertorio de un actor y no en el de otro? Ensayemos una respuesta a este interrogante en función de nuestros avances de investigación. Las formas dominantes se asocian básicamente a los modelos de acción disponibles para cada grupo pero también a atributos de los actores en su relación con el sistema que favorecen su uso, en particular en función de su poder estructural y asociativo.

Los trabajadores que conforman la base social de los sindicatos ferroviarios se caracterizan por contar con un alto poder estructural. En el período de nuestro estudio en Argentina, los asalariados han mejorado su posicionamiento en el mercado de trabajo a partir del marcado descenso del desempleo (Etchemendy y Collier, 2008; Antón et al., 2011). En el caso específico de estos trabajadores, corresponde señalar que se trata de asalariados registrados con derechos sociales, lo cual aumenta el costo de los despidos. Por otra parte, en ciertos grupos, como por ejemplo los maquinistas, la calificación puede convertirse en un refuerzo de este tipo de poder. Asimismo, las características del rol productivo de estos trabajadores ferroviarios hace que se fortalezca su poder

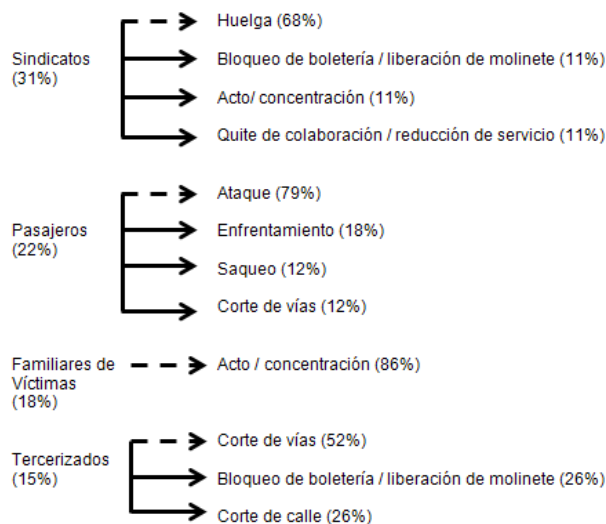


Figura 3. Principales performances según actor. Sistema Ferroviario de Pasajeros AMBA. 2002 -2015. (Respuesta múltiple en base a total de casos). Fuente: Elaboración en base a datos propios (IIGG-UBA). Nota: Se presentan sólo las performances que superan el 10% de los episodios de cada actor. Las líneas punteadas indican mayor recurrencia en la forma de acción en el repertorio de cada actor.

estructural en el lugar de trabajo. Los ferroviarios desarrollan un conjunto de actividades productivas que no se escinden de su consumo al tratarse de un servicio. De este modo, si los trabajadores interrumpen sus actividades hay consecuencias inmediatas sobre la prestación del servicio. Por otra parte, al representar el sistema ferroviario un transporte nodal para la movilidad del AMBA, amplifica las consecuencias de esta acción al conjunto social. El lugar estructural de este transporte en un sistema urbano integrado y diferenciado como el de la Región Metropolitana, reside en que representa un medio central para el funcionamiento del resto de las actividades de la población (Barbero y Bertranou, 2014). Este lugar, como es habitual en otras latitudes, potencia el poder estructural de los trabajadores (Silver, 2005). Es así como la huelga no sólo altera el orden dentro de los límites del sistema, sino que también posee la capacidad de producir alteraciones más allá de su propio espacio de realización. De este modo la lógica estratégica del uso de la huelga deviene más del impacto político que fuerza la intervención del Estado que de las pérdidas económicas que ocasiona. Recordemos que durante el período la venta de boletos fue progresivamente desplazada por subsidios estatales como forma de percepción de ingresos de las empresas prestatarias.

Al mismo tiempo los sindicatos centrales como la Unión Ferroviaria -boleteros, guardas, obreros, entre otros- y La Fraternidad -maquinistas-, poseen una larga historia como sindicatos con monopolio institucional de representación laboral y con creciente poder asociativo en el sistema en la etapa en estudio, al menos hasta 2010, alcanzando un rol significativo en el manejo del ingreso del personal y en puestos claves del entramado estatal-empresarial del servicio (Basualdo et al., 2014; Bauni, 2014; Pérez, 2016). Son estas condiciones de poder las que habilitan el uso recurrente de esta forma de acción con fuerte instalación en la caja de herramienta sindical. Estas características hacen que aún seccionales combativas y opositoras a la conducción nacional, con diferente cultura política y marco de alianzas, como por ejemplo, el cuerpo de delegados del Sarmiento, en las acciones que protagoniza como principal actor, tiendan a apelar a la huelga en sus distintas modalidades.

En el caso de los familiares de víctimas si bien no son un actor endógeno al sistema ferroviario, se constituyen como tales en una relación indirecta con éste. Su emergencia se produce por una perturbación del sistema -el referido accidente de Once- y sus reclamos tienen consecuencias directas sobre el mismo. Si bien su poder estructural es nulo al encontrarse por fuera del entramado de relaciones que organizan el servicio, su capacidad asociativa en lo atinente a su capital simbólico es altamente relevante. Su condición de familiares de víctimas, como es habitual en otros procesos de movilización del país, les otorga una fuerte legitimidad en sus reclamos (Jelin, 2010). La

alta aceptación social que concita esta demanda se ve acrecentada por una coyuntura de enfrentamiento de distintos grupos mediáticos y políticos para con el Gobierno Nacional, que encuentran en el accidente de Once, un modo de debilitarlo políticamente al atribuirle responsabilidad en la misma (Documento familiares de víctimas, 2014).

Es así como apelando a los actos que son una forma de expresión convencional (Tarrow, 1999) de la acción colectiva y encuadrada dentro de los mecanismos habilitados institucionalmente para la protesta social, las organizaciones de familiares de víctimas logran alcanzar una significativa repercusión pública. Esto sucede aun cuando la magnitud de sus movilizaciones no sea necesariamente su rasgo distintivo. La fortaleza simbólica es el eje del poder asociativo de los familiares. Esto dota su acción de una fuerza moral tal que conduce a que no requieran apelar a formas que alteren el orden del sistema y que desborden la institucionalidad para expresar sus reclamos. Sus acciones tienen una lógica de protesta que procura persuadir a la opinión pública y generar costos políticos sobre los destinatarios de la acción. Muchas veces son acompañados por figuras “notables” del mundo del arte y de la política, a la vez que apelan a elementos en su formato, que simbolizan la tragedia del accidente y el dolor de las víctimas y sus allegados como velas encendidas y hacer sonar una sirena de ambulancia como recordatorio de la tragedia. Las acciones llevadas adelante por este colectivo, alcanzan una importante repercusión, logrando instalar su reclamo en la arena pública mediática (Hernández, 2016). La llegada a los medios de comunicación se ve facilitada por los contactos previos de uno de los principales referentes del movimiento, trabajador de la televisión Pública Nacional¹².

Los pasajeros tienen una muy baja expresión de poder tanto en su dimensión estructural como en su dimensión asociativa. Como hemos señalado, en los años bajo estudio el servicio tiende a financiarse más por la transferencia de subsidios estatales que por el cobro de los pasajes (Pérez, 2016), situación que con el correr de los años, de estallidos y accidentes, tiende a agudizarse, con la disminución de la vigilancia y el control del pago de boletos como forma de descomprimir las tensiones con los pasajeros. Esta configuración le quita relevancia potencial a la realización de la no cooperación en el momento de consumo del servicio a través del boicot de uso o pago como forma de acción. Sin importancia como consumidores-clientes, tampoco existe un diseño institucional del sistema que los jerarquice en términos de derechos como ciudadanos usuarios de un servicio público (Pérez y Rebón, 2012).

El poder asociativo de los pasajeros es extremadamente bajo. Forman parte de un conjunto amorfo, que si bien se concentra en las formaciones y estaciones, sólo se contacta entre sí en lo que dura el traslado y la espera del mismo donde el tipo de relación que se desarrolla en este espacio, tiende a ser básicamente competitiva por el uso del servicio (Pérez y Rebón, 2012). Tampoco existen organizaciones y asociaciones de usuarios con relevancia significativa. A su vez es de destacar que los pasajeros presentan una escasa cultura de reclamo formal, expresada en un generalizado desconocimiento acerca de las vías institucionales a través de las cuales pueden efectuar sus demandas y la baja efectividad atribuida a las mismas (Pérez, 2013). En este contexto debe entenderse la emergencia de los ataques como forma de expresión de la disconformidad con la calidad del servicio. Como hemos desarrollado en investigaciones previas (Pérez y Rebón, 2012), la emergencia de los ataques se da frente a extremas condiciones en su prestación. Éstos tienden a iniciarse a partir de interrupciones en la salida de las formaciones que precipitan la acción. En este paso, intervienen un conjunto de dimensiones: la debilidad de mecanismos de regulación, como el mal manejo de la información, ausencia de canales legítimos para el procesamiento de los reclamos, la falta de vías alternas en caso de no funcionamiento del servicio y la escasa disposición de fuerzas represivas adecuadas, entre otros elementos, que potencian que

12. Una encuesta realizada por nuestro equipo en el marco del Taller de Cambio Social (UBA) en junio de 2015 confirmaba estas hipótesis. El 87% de los pasajeros nunca realizó un reclamo por las condiciones de viaje. Entre ellos el 56% considera que las vías formales de reclamo son poco o nada efectivas para canalizar sus demandas. Ante la pregunta de si conocían alguna asociación u organización de usuarios, el 93% de los encuestados respondía negativamente. Se trató de una encuesta semi-estructurada a 324 usuarios del servicio metropolitano de ferrocarriles de las ex líneas Roca y Sarmiento. El relevamiento se realizó en el horario de mayor flujo de pasajeros en las cabeceras terminales de cada una de las líneas. La muestra se distribuyó en cuotas por línea, sexo y edad.

la tensión se acumule y se desarrolle. La baja calidad del servicio, en interacción con una estructura ecológica que concentra a los pasajeros masivamente en las estaciones, favorece que la identidad percibida como fuente de las tensiones, se encuentre accesible a la acción de los disconformes. Sin embargo, para que se avance en la destrucción de bienes bajo posesión de la empresa prestataria, y en ocasiones del personal de la misma, representa un elemento central la ausencia de modelos de acción alternativos considerados legítimos y eficaces por los pasajeros para actuar, así como la debilidad de las organizaciones propias, previamente referidas.

En su recurrencia, esta forma de acción, tiende a instalarse como modelo, configurando un repertorio de acción con los ataques como *performance* central (Pérez y Rebón, 2012). Las acciones tienen una lógica de expresión de la disconformidad, careciendo prácticamente de la formulación de demandas, así como revistiendo en su mayoría características espontáneas y carentes de organización. Esto último, conduce a que la dinámica relativamente caótica, persista (Pérez y Rebón, 2012). En esta dirección, debemos señalar que el uso del término *performance* no puede reducirse en este caso al enfoque estratégico-racional de Tilly (2008). Los ataques expresan la presencia de modelos de referencia más que la existencia de un actor racional que elige a través de la deliberación colectiva o a través de sus organizadores el rumbo a seguir.

Los tercerizados representan una fracción de trabajadores con bajo poder estructural y bajo poder asociativo. Si bien se enmarcan en un contexto general positivo para los trabajadores en el mercado, su no reconocimiento como empleados de la empresa prestataria les otorga vulnerabilidad a su relación laboral. En ocasiones extremas, ésta no está reconocida formalmente como asalariada, tal como ocurre en los casos de los trabajadores conformados en cooperativas fraudulentas (CELS, 2012). Al interior del sistema sus tareas se centran en actividades secundarias y auxiliares a la prestación del servicio -desmalezamiento, limpieza, seguridad, entre otras- (Bauni, 2014). Esta condición debilita su poder estructural en el lugar del trabajo. En términos de poder asociativo tienden a ser excluidos de la representación sindical, dado que estos constituyen su base de representación sobre los asalariados formales del servicio. En el caso particular de las cooperativas auspiciadas por la Unión Ferroviaria la tercerización era una política del sindicato, con lo cual enfrentarla no sólo suponía no contar con el sindicato como herramienta gremial sino también como abierto opositor a la misma (CELS, 2012; Basualdo et al., 2014)

En este contexto, los tercerizados apelan a conformar espacios de auto-organización, apoyados por grupos periféricos del sistema político y sindical. No obstante, esto siempre fue difícil, porque presupuso superar la fragmentación existente entre estos trabajadores -distribuidos en distintas empresas- y el miedo al despido, objeto de su situación de vulnerabilidad. Esta debilidad organizativa dificulta la masividad de las medidas de fuerza. En otras palabras, los trabajadores no cuentan con la suficiente acumulación de recursos organizativos para alcanzar una adhesión masiva a una acción de no cooperación. Paradójicamente, incluso si alcanzaran una alta adhesión, por el lugar que ocupan en el funcionamiento del servicio, no lograrían paralizarlo. De este modo, la baja acumulación de poder institucional y social para utilizar los canales formales y hacer oír sus reclamos en la arena pública, promueve el uso de una forma directa o extra-institucional y con un alto carácter disruptivo al interrumpir o alterar servicio. El corte de vías, emerge en busca de superar esta doble limitación, permitiendo interrumpir el servicio al alterar la movilidad urbana normal. Persigue así, una lógica estratégica semejante a la sindical. Se procura además de exponer la demanda, generar costos políticos y económicos en el destinatario que fueren una salida favorable para el reclamo. La estructura ecológica o disposición espacial del ferrocarril favorece el uso de los cortes. Basta con que solo un grupo relativamente pequeño bloquee en un punto las vías para que se produzca una interrupción o alteración significativa del sistema.

En la acción colectiva no están solos, por lo general actúan junto a partidos de izquierda y grupos sindicales opositores. Éstos en ocasiones conducen la protesta y la nutren de la mayoría de los manifestantes. La forma de lucha predominante, el corte de vías, es complementada en su accionar por los bloqueos a boleterías/liberación de molinetes y el corte de calles. Ambas *performances* desbordan la institucionalidad en tanto que involucran actos proscritos por las normas legales, al tiempo que tienen efectos disruptivos. No obstante, la capacidad disruptiva es menor que en el corte de vías dado que ninguna altera en simultáneo el sistema de transporte y la movilidad urbana. En el caso del bloqueo de boleterías la alteración se da sobre el sistema (altera los ingresos por boletos pagados) y en el corte de calles es directamente sobre la movilidad urbana dependiendo su impacto de que arteria se corta.

En nuestra hipótesis estos modelos de acción se nutren, principalmente, de la cultura de lucha de los grupos de izquierda con los que se vinculan. Los cortes de vías y calles, guardan continuidad con uno de los métodos del movimiento piquetero -los cortes de rutas y calles- que ha alcanzado una amplia utilización y modularidad en el pasado reciente (Rebón, 2014). Los partidos y grupos de izquierda que tuvieron significativa presencia en este movimiento tienden a difundir esta cultura. El corte de vías es la traslación del “corte” al propio espacio social de los trabajadores, el sistema ferroviario. Es la afinidad con el espacio ferroviario la que promueve que esta sea la modalidad preferida de corte. La apertura de los molinetes en servicios de transporte y de barreras en peajes, es una práctica novedosa que en el período post-2001 comenzó a ser usadas por grupos piqueteros y distintos sectores del sindicalismo.

Para estos trabajadores con bajos niveles de poder, emplear herramientas clásicas de la lucha de los asalariados con capacidad disruptiva como la huelga, les es muy difícil. Por otra parte, dado su bajo poder asociativo el empleo de las formas más institucionalizadas y convencionales como actos o movilizaciones, no les otorga buenas condiciones para viabilizar sus demandas. Es por ello que son las formas directas y disruptivas las que les permiten convocar la atención. Corresponde destacar que esto es posible porque en el período en estudio, existe una política predominantemente no represiva por parte del Gobierno Nacional a la protesta social que opera como estructura de oportunidad favorable al desarrollo de este tipo de formas de acción (CELS, 2012). Es en el marco de esta política que debe entenderse la existencia de la acción punitiva y amedrentadora sobre estos trabajadores por parte de una patota vinculada a la conducción del principal sindicato del sistema en connivencia con fuerzas de seguridad.

Cuadro 2. Principales actores según tipo de poder y características de la acción dominante. Sistema ferroviario de pasajeros AMBA. 2002 -2015. Fuente: Elaboración en base a datos propios (IIGG-UBA).

Actor	Poder		Tipo de acción principal		
	Estructural	Asociativo	Acción	Institucionalizada	Alteración del Orden
Sindicato	+	+	Huelga	Si	Si
Familiares	-	+	Acto	Si	No
Tercerizados	-	-	Corte de vía	No	Si
Pasajeros	-	-	Ataque	No	Si

Conclusiones

Como se desprende de nuestros desarrollos la diversidad singular que presentan las acciones colectivas contenciosas ocurridas en este espacio social, lo posicionan como un caso relevante para el estudio de la conflictividad asociada a la movilidad urbana.

La huelga, el corte, el ataque, el acto son formas de acción que median en distintas relaciones conflictivas y lo hacen, no por un atributo intrínseco a cada una de ellas, sino a partir de su capacidad para viabilizar y configurar el conflicto en función de lo que los actores pueden percibir, con mayor o menor conciencia de ello, desde su propia cultura de lucha.

Las características propias que asume el sistema ferroviario lo constituyen en un espacio de una singular y múltiple conflictividad. Como ya referimos el modo de organizar el proceso de producción tiende a expresarse en reclamos diferenciales entre trabajadores sindicalizados y tercerizados. Por otra parte la calidad del servicio también nutre los reclamos, las cancelaciones e interrupciones del mismo dan lugar a la disconformidad activa de los pasajeros y los accidentes a la acción de familiares de sus víctimas. Como hemos desarrollado a lo largo del artículo un conjunto de elementos se destacan si queremos entender las expresiones de la conflictividad. En primer lugar, este medio de transporte público colectivo tiene una importancia nodal para la movilidad de la región y es de muy difícil reemplazo para sus pasajeros. En segundo lugar, se trata de un servicio y como tal no se encuentra escindida la producción del mismo de su consumo, impactando cualquier alteración directamente sobre sus usuarios. En tercer lugar, la estructura ecológica del servicio ferroviario facilita el uso de ciertas formas de acción. Excepto en la movilización, forma modular por excelencia, el resto de las principales modalidades de acción se encuentran condicionadas por las dimensiones referidas.

En el caso de la huelga potencia su fortaleza por el impacto inmediato que produce la alteración del servicio sobre sus pasajeros y la movilidad urbana. En el caso del corte de vías, a estas dos condiciones se le suma una estructura espacial que hace que el sistema se interrumpa a partir del bloqueo de una sus partes –un tramo de las vías-. Finalmente, en el caso de los ataques todos estos elementos están presentes. Los pasajeros son sorprendidos por la interrupción del servicio y ante la falta de vías alternas, quedan concentrados masivamente en las estaciones frente a la identidad percibida como fuente de las tensiones: la empresa, expresada en la representación de estos en sus empleados y objetos.

Por otra parte, encontramos que la explicación de las formas utilizadas no se restringe simplemente a los modelos de acción con los que cada grupo cuenta en su caja de herramientas. También requiere incorporar al análisis lo que cada grupo es en el campo de relaciones en el cual se encuentra inserto. En este camino, resulta estimulante teóricamente integrar conceptos de diversas tradiciones como por ejemplo, las nociones de repertorio, poder estructural y modo de producción. La cultura de lucha presente en un grupo, memoria de batallas pasadas que se materializa en un repertorio, tiende a corresponderse con los atributos de poder estructural y asociativo del mismo, en relación al sistema organizativo-productivo al cual refieren sus acciones colectivas de disconformidad.

Dos hipótesis generales se desprenden del presente estudio. La primera es que hay una tendencia inversa entre el poder de un grupo y el carácter extra-institucional de la forma dominante en su práctica. Este hallazgo es consistente con evidencias registradas por estudios previos, como hemos señalado en el apartado teórico. La segunda representa un hallazgo original. El centrar la práctica de lucha en una forma que implica la alteración del orden tiende a estar vinculada a dos situaciones distintas: la existencia de poder estructural o la carencia de poder asociativo. En el primer caso la ruptura del orden se nutre de la fortaleza del actor. Lo altera porque es relativamente fuerte para hacerlo retroalimentando de este modo su demanda. Por el contrario, en el segundo caso esto deviene de la pobreza del actor en lo atinente a la dimensión poder. Aquí alterar el orden es prácticamente el único recurso para ser escuchado. En esta dirección, el presente trabajo plantea a futuro la necesidad de estudios con esta perspectiva analítica en otros espacios y escalas que permitan explorar en qué medida y bajo qué condiciones estas hipótesis pueden ser generalizadas en el campo de la movilidad y más allá de este. De su respuesta depende la capacidad de profundizar el diálogo teórico aquí esbozado.

Bibliografía

- » ANTÓN, Gustavo; CRESTO, Jorge; REBÓN, Julián y SALGADO, Rodrigo (2011) *Una década en disputa. Apuntes sobre las luchas sociales en Argentina*. En *Una década en disputa. Luchas populares en América latina en el amanecer del Siglo XXI*, 19-44. Buenos Aires: Prometeo-CLACSO-UBA,
- » BARBERO, José (2012) *Ferrocarriles metropolitanos: de la tragedia de Once a una política integral de transporte de calidad para la equidad*. Programa de Integración Global y Desarrollo Productivo. Buenos Aires: Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento (CIPEC).
- » BARBERO, José y BERTRANOU, Julián (2014) *Una asignatura pendiente. Estado, instituciones y política en el sistema de transporte*. Documentos de Trabajo de Estudios sobre el Transporte N°1. Buenos Aires: Instituto de Transporte, Universidad Nacional de San Martín.
- » BASUALDO, Victoria; MORALES, Diego y CABELLO, Andrés (2014) *El caso del asesinato de Mariano Ferreyra y la problemática de la tercerización*. En *La tercerización laboral. Orígenes, impacto y claves para su análisis en América Latina*, coordinado por Victoria Basualdo y Diego Morales. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- » BAUNI, Natalia (2014) *El conflicto de los tercerizados del Roca. Los hechos conflictivos*. FSOC-IIGG (mimeo).
- » CENTRO DE ESTUDIOS LEGALES Y SOCIALES (CELS) (2012) *Derechos Humanos en Argentina: Informe 2012*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- » COSER, Lewis (1970) *Nuevos aportes a la teoría del conflicto social*. Buenos Aires: Amorrortu editores.
- » ETCHEMENDY, Sebastián y COLLIER, Ruth (2008) *Golpeados pero de pie. Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado*. *Postdata. Revista de reflexión y análisis político*: 145-192.
- » FILLIEULE, Olivier y TARTAKOWSKY, Danielle (2015) *La manifestación. Cuando la acción colectiva toma las calles*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.
- » Familiares de Víctimas de la Tragedia de Once (FVTO) (2013) *Comunicado al primer año de la tragedia de Once por los Familiares* [en línea]. Disponible en: <https://www.facebook.com/TRAGEDIAONCE/?fref=ts> [consulta 1 de marzo de 2016].
- » Familiares de Víctimas de la Tragedia de Once (FVTO) (2014) *Documento final consensuado por los familiares para el acto en Plaza de Mayo a dos años de la tragedia de Once* [en línea]. Disponible en: <https://www.facebook.com/TRAGEDIAONCE/?fref=ts> [consulta 1 de marzo de 2016].
- » HERNÁNDEZ, Candela (2016) *Reconstrucción de los debates en la prensa: el sistema ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana en la arena pública mediática*, IIGG-CONICET (mimeo).
- » HOBSBAWM, Eric (1989) *Los destructores de máquinas*. Gente poco corriente, 15-28. Barcelona: Editorial Crítica.
- » JELIN, Elizabeth (2010) *¿Víctimas, familiares o ciudadano/as? Las luchas por la legitimidad de la palabra*. En *Los desaparecidos en la Argentina*. Memorias,

- representaciones e ideas (1983-2008), coordinado por Emilio Crenzel, 227-249. Buenos Aires: Biblos.
- » LA NACIÓN (2003) Comenzó a medianoche la huelga ferroviaria (anónimo), 12 de marzo [en línea]. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/480192-comenzo-a-medianoche-la-huelga-ferroviaria>
 - » LA NACIÓN (2007) Graves incidentes en la estación Constitución (anónimo), 15 de mayo [en línea]. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/908912-graves-incidentes-en-la-estacion-constitucion>
 - » LA NACIÓN (2013) Familiares convocaron al acto de hoy en Plaza de Mayo por Once (anónimo), 22 de febrero [en línea]. Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/1557014-familiares-convocaron-al-acto-de-hoy-en-plaza-de-mayo-por-once>
 - » MARÍN, Juan Carlos (2007) *El ocaso de una ilusión: Chile 1967/1973*. Buenos Aires: Ediciones PICASO.
 - » MEDEL Miguel y SOMMA Nicolás (2016) ¿Marchas, ocupaciones o barricadas? Explorando los determinantes de las tácticas de la protesta en Chile. *Política y gobierno*, Vol. XXIII, núm. 1: 163-199.
 - » PÉREZ, Verónica y REBÓN, Julián (2012) *Las vías de la acción directa*. Buenos Aires: Aurelia Rivera libros.
 - » PÉREZ, Verónica (2013) *Estallidos de hostilidad en el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires. 2002-2010*. Tesis de doctorado en Ciencias Sociales. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
 - » PÉREZ, Verónica (2016) *El dilema de los híbridos sociales como alternativa de producción. El caso del transporte ferroviario de pasajeros del Área metropolitana de Buenos Aires (2003- 2015)*. Revista *Perspectivas de Políticas Públicas*. Lanús: UNLA.
 - » REBÓN, Julián (2014) *La legitimidad social de las formas de lucha. Una aproximación a partir de la investigación por encuesta*. *Observatorio Social De América Latina*. vol. n°36: 195 - 216. México: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales.
 - » RÍO RUIZ, Manuel (2008) *Usos y abusos de la prensa como fuente de datos sobre acciones colectivas*. *Empiria: revista de metodología de ciencias sociales*. Nº 16, julio-diciembre.
 - » SHARP, Gene (2003) *There are realistic alternatives*. Boston: The Albert Einstein Institution.
 - » SILVER, Beverly (2005) *Fuerzas del trabajo. Los movimientos obreros y la globalización desde 1880*. Madrid: Akal.
 - » TARROW, Sidney (1999) *El poder en movimiento. Los movimientos sociales, la acción colectiva y la política*. Madrid: Alianza Editorial.
 - » TARROW, Sidney (2008) *Charles Tilly and the Practice of Contentious Politics*. *Social Movement Studies*. Vol. 7, No.3: 225-246.
 - » TAYLOR, Verta y VAN DYKE, Nella (2004) *Get up, Stand up: Tactical Repertoires of Social Movements*. The Blackwell companion to Social Movements: 262-293.
 - » THOMPSON, Edward Palmer (1979) *La economía moral de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII*. En *Tradición, Revuelta y Conciencia de Clase*, 62-134. Barcelona: Crítica.
 - » TILLY, Charles (2008) *Contentious performances*. NY: Cambridge University Press.

- » TILLY, Charles y WOOD, Lesley (2010) *Los movimientos sociales 1768-2008*. Barcelona: Crítica.
- » WADA, Takeshi (2012) *Modularity and Transferability of Repertoires of Contention*. *Social Problems*. Vol. 59, Issue 4: 544-571.
- » WEBER, Max (2008) [1922] *Economía y Sociedad*. México: Fondo de cultura económica.
- » WRIGHT, Erik Olin (2000) *Workers power, Capitalist Interests and class compromise*. *American Journal of Sociology*.
- » WRIGHT, Erik Olin (2010) *Los Futuros del capitalismo: una reconceptualización de los modos de producción pos-capitalistas*. En *Preguntas a la desigualdad: ensayos sobre análisis de Clase, Socialismo y Marxismo*, 165-218. Bogotá: Universidad del Rosario.

Julián Rebón / julianrebon@gmail.com

Doctor en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Actualmente se desempeña como Investigador Independiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la UBA. Profesor Titular, UBA. Director de la Maestría en investigación en Ciencias Sociales, UBA.

Candela Hernández / candeher@gmail.com

Licenciada en Sociología por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Maestranda en Investigación en Cs. Sociales de la UBA y Becaria Doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas con sede en el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires.