

LAS DINÁMICAS DEL PUENTE

ENRIZ, Noelia*

“En nuestros días la expresión razón del Estado
evoca lo arbitrario o la violencia”
Foucault, 2000

SOBRE EL ORIGEN DEL TEMA

En este trabajo deseo problematizar diferentes aspectos de un grupo de obras que se llevaron a cabo durante gran parte de la década del noventa en la zona Norte del conurbano bonaerense. Período signado por políticas neoliberales en toda América latina, que en el caso particular de Argentina, encontró forma en inversiones sobre áreas estratégicas de la economía, lo que acarreó cambios para la población.

MATERIALES CONSULTADOS Y ASPECTOS METODOLÓGICOS

Este trabajo se basa en fuentes diversas: legislación provincial, documentos de UNIREC (Unidad de Coordinación del Proyecto Río Reconquista), información periodística actual y de la época en que se realizaron las obras, y fundamentalmente, el relato de actores del proceso. Así como en la voz de los gobiernos municipales, para quienes estos temas *bajan* desde la nación, lo que parece privarlos de negociación alguna.

Para el contacto con los actores decidí realizar entrevistas antropológicas informales (Guber, 1991). En éstas, las preguntas del investigador son construidas con elementos del universo de sentidos del informante, con el que ya estaba familiarizada. La entrevista tiene como objetivo dejar fluir las categorías sociales de los entrevistados (Rockwell, 1981. En Guber, 1991). Partiendo de preguntas abiertas, construyendo un diálogo basado en la reflexividad para encontrar el sentido de las respuestas, así como en los contextos y marcos de referencia en que estos sentidos tienen lugar. Pretendiendo abordar las actividades habituales de los sujetos, teniendo conciencia del impacto de la presencia del propio investigador en las mismas, y considerando las expresiones más generales y no los meros detalles (Barragán, 2001).

Porque formo parte en alguna medida de los sujetos sobre los que impactaron las

* Prof. en Ciencias Antropológicas, UBA.

reformas, creo necesario explicitar algunos supuestos con que me introduzco en esta temática. En primer lugar mencionar que existe una ideal de *modernización* en las documentaciones de los organismos, que no coincide con las ideas de modernización de los habitantes. Existe, entonces un sentido otorgado por los organismos y otro por los sujetos. Además, las políticas fueron diseñadas sin considerar los impactos reales en las cotidianidad de las personas. Encuentro relevante la incidencia de los medios de comunicación en la construcción de opiniones de algunos actores. Y finalmente la importancia del empleo en estas obras (bien tanpreciado), como un aporte a la generación de consenso.

CONTEXTO DE *MODERNIZACIÓN* DE LA ZONA

Los megaproyectos incluyen a tantos actores e intereses que su contexto es múltiple, y hasta difícil de abordar. En principio, el proyecto neoliberal impone la creación de un nuevo orden económico, político, cultural, que permitiría la salida de la crisis del capitalismo (salida para el capital), una reacción ante la necesidad de restablecer la hegemonía por parte de los sectores de la alta burguesía, podríamos decir de un *nuevo desorden* (Gentili, 1997). Un desorden que se expresa en el papel del estado, en la lógica del mercado, en las políticas educativas, las nuevas concepciones respecto de la libertad, la democracia, la meritocracia y la verdadera concreción de una utopía convertida en corriente de pensamiento, el postmodernismo.

El estado a la vez se presenta como fuerte y débil. Fuerte en las políticas impositivas, reguladoras, antidemocráticas, para establecer el orden del *libre mercado*. Débil en su intervención como empleador, así como para responder a las demandas de las sectores populares, perdiendo autonomía frente a los grandes monopolios. Como consecuencia de esto el mercado impacta sobre los aspectos de la vida cotidiana.

Somete a la realidad cotidiana en una mera concepción posmoderna de la democracia y la libertad, mas próxima al "neodarwinismo social: son los mejores, los mas brillantes (...) los que triunfan" (Bourdieu, 1999: 60), mejor dicho un darwinismo moral depositario de todos los valores que representan las multinacionales. La democracia parece ser "la filosofía de la competencia según la cual los más competentes son los que gobiernan y los que tienen trabajo" (Bourdieu, 1999: 60) esto la asemeja a los valores de la sociedad medieval, cuyos miembros deben su autoridad a la educación y la inteligencia, producto del don divino. La ideología de la competencia es adecuada para justificar las desigualdades creadas por el sistema.

En América Latina durante los últimos años de la década del sesenta y primeros años de la del setenta, comenzó a emplazarse el proyecto neoliberal. El mismo se estableció como modificación de las economías locales a otra etapa de la producción del capital. Algunos países de la región se encontraban en proceso de desarrollo industrial, no obstante la región seguía (y

sigue) caracterizándose por ser gran exportadora de materias primas. Acomodaciones que tiene como objetivo por parte de las burguesías locales el alineamiento al nuevo orden del capital financiero hegemónico internacional.

Con la paulatina subordinación de la economía local al imperialismo, convergiendo en la concentración de ingresos y la degradación del estado, se dio el retroceso que debilitó una tras otra las zonas de protección económica, institucional y social. Así se produjo un cambio importante marcado por la especulación, caída salarial y apertura salvaje de la importación coincidente con la concentración de capitales en las manos de un selecto grupo. A todo esto se suman las privatizaciones de las empresas públicas, el aumento del endeudamiento externo, la creciente desocupación de numerosos sectores, y un poder capitalista devorador que se quedaba con porciones crecientes del ingreso nacional.

En este trabajo en particular nos ocuparemos de las incisiones del sistema, provocadas por las privatizaciones de sectores estratégicos de la economía. Se dio sobre la zona una intensa llegada de capitales del exterior, enmascarados en el endeudamiento del Estado. Así se generaron privatizaciones de espacios muertos, como es el caso del “Tren de la costa”, un tendido férreo que existe desde principios del Siglo XX, y que quedó abandonado a mediados del mismo; hasta que la modernización de la zona lo convirtió en un tren turístico, caro y lujoso. El trazado ferroviario de mayor importancia en la zona es el Ferrocarril Bartolomé Mitre, que fue dado en concesión a la empresa TBA, la cual realizó cambios en la organización del ramal. Paralelamente se dio la privatización de un tramo de la Ruta Panamericana, que devino en Autopista del Sol, esto en teoría mejoró la circulación de vehículos (el parque automotor creció ampliamente durante la década, sostenido por los créditos y el endeudamiento). Fuertemente vinculados estos cambios, a la presencia de barrios privados, para los nuevos ricos del modelo, con estilos de vida particulares, que los llevan a tener amarradero en su parcela de terreno (en el caso de los barrios de la estación Marina Nueva, por ejemplo), seguridad, escuela y hasta una sede de la universidad de San Andrés (la más exclusiva y privada). A esto se suman otras inversiones en la zona: Casino y Parque de diversiones. Esta modernización requería mejores vías de acceso, pero fundamentalmente, requería de manera indispensable, para el alojamiento de estos sectores de población, el mejor drenado de aguas de lluvia, la eliminación de zonas inundadas y el dragado de los ríos. Estas políticas se fueron dando de diversas formas, una de estas es, lo que será eje de nuestro trabajo, el dragado del Río Reconquista, que trajo consigo una redefinición de espacios, algunos linderos a villas miserias y asentamientos.

EL DRAGADO DEL RÍO RECONQUISTA

Los cauces de los ríos por legislación nacional corresponden al Estado Provincial y/o Nacional, pero nunca al Municipal. Mediante la Ley N° 11497, el Senado y la Cámara de

Diputados de la Provincia de Buenos Aires sancionó el Proyecto de Saneamiento ambiental y control de las inundaciones de la Cuenca del Río Reconquista. El Río Reconquista, atraviesa la provincia de Buenos Aires, desde la boca del Delta del Río de la Plata (en Partido de Tigre) hasta el Municipio de la Matanza, lo que lo hace uno de los cauces más importantes después del Río de la Plata. Mediante esta ley, el estado provincial se autoriza a endeudarse hasta U\$S 250.000.000, así mismo se declaran de utilidad pública y sujetos a expropiación la totalidad de los inmuebles necesarios para la ejecución del proyecto, y se crea un organismo que se encargará particularmente de las obras: UNIREC (Unidad de Coordinación del Proyecto Río Reconquista). El financiamiento queda en manos de dos organismos: El Banco Interamericano de Desarrollo y el Japan Bank for International Cooperation.

Según la información institucional de este organismo, los objetivos del proyecto son: “mejorar las condiciones y calidad de vida, ambientales y de salubridad colectiva de un amplio sector de la población urbana del Gran Buenos Aires”. Dada la escasez mundial que el agua dulce tiene como bien, la fundamentación recae en la importancia de transformar nuevamente el cauce del río en potable, lo que parecía ser posible, si se daba un mejor drenado, pero que parece haber resultado al revés, se han contaminado con estos desechos otros canales de agua.

El río Reconquista ha sido regado todo a lo largo de su trayecto por cientos de industrias que lo convirtieron en el caudal más contaminado de la provincia. Fundamentalmente frigoríficos, aunque también industrias químicas y alimenticias. Sobre sus costas, en la zona Norte, se alojaron las poblaciones más pobres en busca de tierras libres. A la contaminación industrial se suma la liberación de residuos domésticos, la descarga de efluentes cloacales, etc. Es decir, que la contaminación depende en gran medida del incumplimiento de los deberes del Estado, que no se ocupa de suministrar a los sectores en peores condiciones de vida, ni aguas potables, ni servicio de recolección de residuos, ni el tratamiento de los mismos, ni la instalación de cloacas. Durante años estas tierras se inundaron sensiblemente sin que los gobiernos repararan en esta situación. El Estado sí está dispuesto a regular las aguas que podrían inundar las tierras de los country, y los cursos de agua donde pueden practicarse deportes náuticos.

Por otro lado, el dragado se realiza mediante un proceso de recolección, purificación y distribución, para paliar la descarga de desechos y extracción de agua que han modificado el camino y alterado el ciclo hidrológico. Pero, uno de los efectos (aunque no el más grave) de la extracción de barros es la modificación del curso. Según la filosofía del emprendimiento, el Informe Institucional de UNIREC (1994) dice que su función es “priorizar los usos en función de las necesidades de la sociedad, potenciando el desarrollo de la región.” Mediante el correcto suministro de aguas potables, aprovechando los organismos acuáticos como alimentos, mejorando el transporte de mercancías y estimulando el “esparcimiento y las actividades náuticas para el aprovechamiento del tiempo libre”. Con esto queda explícito que se desconoce

a las poblaciones colindantes del proyecto, porque en el Partido de Tigre (que será el eje de nuestro análisis) varios de los barrios que lindan con el río no cuentan con red de agua potable, además por sus recursos económicos están lejos de poder disfrutar de los frutos del río y si decidieran extraerlos ellos mismos, serían muy escasos, por la densidad poblacional.

Según datos del hospital de Tigre, las características de esta agua facilitan la presencia y vehiculización de enfermedades, fundamentalmente de las vías respiratorias y de la piel, de mediana gravedad, pero que empiezan a intervincularse creando cuadros complejos, sobre todo en menores de 10 años de edad.

Respecto de los actores en juego, parecería que el Estado provincial descubrió la zona y sus características en este período y sólo parcialmente, paradójicamente en un período de repliegue del rol estatal, se emprende una obra así. Descubrió la importancia de ciertas obras y se endeudó profundamente. Los financiadores externos de la obra, aparecen como ayudas a la concreción del proyecto, pero son en realidad acreedores del Estado, que luego presionan por sus deudas y obtiene lo que se proponen. Un tercer actor son las Organizaciones no gubernamentales, en este caso voy a atender a la presencia fundamentalmente de una ONG ambientalista denominada Pro Tigre.

Pro Tigre es una fundación ecologista, que tomó la posta en la defensa de los pobladores en este aspecto durante el proyecto. Formalmente, desde las instituciones nunca fue tenida en cuenta, pero las dinámicas de protesta tuvieron importante repercusión, sobre todo en los medios masivos nacionales.

Desde el año 1998, cuando las obras se fueron profundizando en esta zona se movilizaron, y en el año 2000 y 2001 realizaron regatas de protesta con los pobladores del delta de Tigre, una de las poblaciones más afectadas por al diseminación de barros tóxicos. Las caravanas náuticas tenían como lema detener el desvío artificial de la cuenca del río Reconquista. Partían de la desembocadura del río Reconquista y recorrían algunos kilómetros sobre el río Lujan, hasta llegar al río Tigre. Las banderas hablaban de la falta de estudios de impacto ambiental previas al diseño del proyecto por parte de UNIREC, que era tomado como el principal enemigo.

Además se denunciaba el inmenso mercado inmobiliario que estimulaba estas transformaciones del medioambiente. Incluso, los vecinos y los medios masivos de comunicación hablaban sobre un proyecto de instalación de hoteles y edificios a orillas del Río Tigre. Un proyecto millonario que se llevaría a cabo con capitales del exterior.

Como producto de estas movilizaciones y de reuniones de los vecinos, se construyó un petitorio que la Fundación Pro-Tigre junto con un senador provincial (presidente del bloque del FREPASO) de la zona, presentaron ante el Defensor del Pueblo, en La Plata, en Octubre de 2000. En el mismo se hace mención a que “las condiciones de vida de los pobladores del Delta se agravan diariamente a causa de la fuerte contaminación y la falta de respuesta

gubernamental” y el objetivo de la presentación es que se ponga fin a las obras. Este proyecto se unió a otros del mismo porte, presentados por otros municipios como Moreno, por ejemplo.

Pro-Tigre publicó un escrito, en Febrero de 2001, según el cual la pobreza es considerada el mayor desastre ambiental. En el mismo expresa que la relación entre la pobreza como fenómeno y la destrucción del medioambiente natural es ampliamente reconocida, basándose en un informe de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Medio Ambiente. Las malas condiciones de vida son vinculadas a la contaminación como causa y consecuencia del mismo proceso. Mientras la contaminación actúa como potenciadora de las malas condiciones de vida, repercutiendo en la salubridad, la pobreza es considerada como un factor que empeora la contaminación del ambiente por el hacinamiento, la mala recolección de residuos que termina entorpeciendo el curso del agua, etc.

A mediados de 2001 hubo importantes cambios en el emprendimiento. UNIREC quebrada económicamente, fue reemplazada por el Ministerio de Obras Públicas de la provincia, quien decidió reasumir las funciones que le había delegado. Según los informes, los dineros del financiamiento ya habían sido utilizados en su totalidad, con lo cual, si bien no podemos corroborarlo desde la documentación provincial, es probable que el Estado provincial se haya vuelto a endeudar para completar el proyecto.

En el mismo informe se detiene sobre las características particulares que la pobreza reviste en el partido de Tigre. Para entender la misma debemos partir de la situación de la pobreza en Argentina, que es acuciantemente grave y se amplía día a día, junto a los altísimos niveles de desocupación y subocupación que se registran. Según información brindada por el Frente Nacional contra la pobreza, 14 millones de argentinos actualmente son pobres, siendo la mitad de ellos niños. Sobre la situación en el partido de Tigre, es necesario marcar las diferencias de niveles socio económicos que podemos observar en apenas unas pocas cuadras de distancia.

Según datos cotejados con distintas instituciones que trabajan en la zona, las condiciones de vida del barrio sobre el que nos ocuparemos de aquí en adelante, podemos destacar que es un asentamiento planificado en manzanas (no es un *barrio - pasillo*), divididas en parcelas de 10 x 30 m., o 10 x 15 m. y en un total de 40 manzanas, donde habitan cerca de 8000 personas, lo que indica un gran hacinamiento si se considera que en la mayor parte de los terrenos las edificaciones no superan los 40 m². Por ser zona cercana al río Reconquista, hay mucha vegetación y problemas ambientales relacionados con el estancamiento del agua (en zanjás) y la contaminación de la misma. Se cuenta con una posta sanitaria, (el hospital más cercano se encuentra a 10 km. de distancia) y con dos escuelas de EGB. a aproximadamente 10 cuadras del asentamiento. El barrio no cuenta con gas natural, ni cloacas. Existe una red precaria de agua, a la cual accede el 80% de la población y en época estival la misma se torna insuficiente. El 20% restante no cuenta con red de agua. Más del 80% de las familias que se

abastece de la red de agua no cuenta con conexión dentro de las viviendas, con las problemáticas de higiene que esto acarrea. El 12% de las calles está asfaltada y el resto es de tierra. A los costados de éstas se encuentran zanjas para el desagote pluvial y de aguas servidas, que permanecen estancadas. El 20% de la población es legalmente considerada propietaria del terreno donde habita, mientras que el 80% restante no posee título de propiedad. Dentro del radio no circula ningún medio de transporte público. Un 60% de las casas son de material y un 40% de madera y chapa.

En cuanto a lo demográfico, la población se distribuye en un 55% de mujeres y un 45% de hombres. Estos a su vez están repartidos en un 60% de habitantes menores de 20 años, un 40% entre 21 y 70 años. Respecto de la salud, un 80% de los habitantes no cuenta con obra social, un 65% de los niños completa el plan de vacunación y un 85% de las mujeres embarazadas reciben control sanitario durante este período. El 65% de la población se encuentra en condiciones de hacinamiento crítico, entendiéndose por esto viviendas con más de 3 personas por cuarto. En cuanto al trabajo, un 55% de las personas se encuentra desocupada, un 30% subocupada¹ y un 15% cuenta con trabajo estable.

La principal *problemática social* que afecta a los habitantes del barrio es el alto índice de desocupación y subocupación. Como consecuencia muchas familias viven con menos de \$ 3.- diarios. Las mismas se ven obligadas a recurrir a comedores y a la asistencia social como medio de subsistencia. Otras problemáticas que afectan al barrio son el aumento significativo de violencia familiar, alcoholismo, y drogadicción en gran parte de la población.

En cuanto a lo educativo, cabría señalar los altos índices de deserción, que afectan particularmente a la población entre los 10 y 14 años, ya que los mismos se ven obligados a asumir nuevas responsabilidades en el ámbito familiar. El ausentismo relacionado a las condiciones de vida desfavorables descriptas anteriormente. El escaso alcance de los jardines de infantes que no logran abastecer la demanda, ya que los niños menores de 6 años representan un 20% de los habitantes del barrio. Ante la crítica situación socio-económica mencionada, la escuela adquiere un nuevo rol, el de comedor diario. La población adulta (mayores de 21 años) en un 30% ha completado sus estudios primarios, en un 50% posee educación primaria incompleta y el 20% restante es analfabeto.

EL PUENTE TAURITA

“Obras complementarias tramo inferior:

En el tramo inferior, las obras comprenden la ejecución del tramo de canalización bajo el cruce Panamericana y la adecuación del Canal DPH entre el Puente Ruta Panamericana y el Puente de la Ruta 202. Incluye además la demolición del Puente "Carupá" o "Taurita" a la altura del canal DPH.”
(UNIREC- Obras, Proyecto institucional)

En el proceso de dragado del río Reconquista hubo un momento particular que será nuestro caso de análisis: el corte y reapertura del puente Taurita.

El Taurita es un puente que pasa sobre el Río Reconquista y que ha sido el camino obligatorio por sobre la ruta N° 197 para llegar a localidades como Pacheco, desde el acceso a Tigre. Está ubicado en la localidad de Troncos del Talar. A metros de su emplazamiento se encuentran, hacia el Este la fábrica de carrocerías “El Detalle” (ahora abandonada) y al Oeste el barrio Los Troncos. El barrio Los Troncos está a su vez subdividido por el arroyo Alte. Brown. Hacia la margen Norte (izquierda) hay establecido un asentamiento desde hace 20 años. A este sector del barrio nos referimos en la anterior descripción respecto de las condiciones de vida. Esta porción del barrio queda bordeada en tres de sus lados por el río Reconquista, a los fines del trabajo llamaremos a este sector, el asentamiento.²

Hacia la margen Sur (derecha) hay un barrio de clase media empobrecida, propietario de sus tierras, con casas de material, calles asfaltadas, servicios de agua, luz, alumbrado y barrido público. El puente es el vínculo de estas poblaciones con el Acceso Norte y eventualmente con el Ferrocarril B. Mitre. Sólo linda con el río hacia el Este, a este sector lo llamaremos el barrio viejo³.

Como parte del nuevo trazado urbanístico de esta zona se culminó una vieja obra (proyectada en la década de 1970) de remodelación de la Ruta N° 197, que fue desplazada un kilómetro hacia el Norte. Se creó una nueva ruta, con cuatro carriles de circulación, y un puente de cuatro vías sobre el río. Esto mejoró la circulación vehicular, descongestionando al Taurita de una sola vía de paso. De todos modos, la mayor parte de las líneas de colectivos que circula en la zona siguieron usando el antiguo camino. A los bordes del puente se crearon lagunas de desborde del río y se instaló una compuerta que regula la circulación de agua desde el arroyo hacia el río y viceversa.

Como el dragado ensanchó notablemente el cauce, el puente parece hoy muy corto para llegar de orilla a orilla. También muy angosto, ya que sólo puede circular por él un vehículo por vez. A esto se suma que está muy mal mantenido y que el dragado le quitó parte de las tierras que lo sostenían. En el trazado final de la obra no hay ningún puente en ese lugar. En el proyecto el Taurita es reemplazado por el puente de la ruta nueva. Lo que no se contempla es que ambos se encuentran a un kilómetro de distancia, y que esto genera más aislamiento a las poblaciones más relegadas de la zona, las *del fondo del barrio*.⁴ Hoy los habitantes del asentamiento tienen que recorrer un promedio entre seis y ocho cuadras para acceder a un colectivo, en el puente Taurita. Cuando este permaneció cerrado, la distancia se duplicó.

“Hoy empezamos a caminar por el barrio. Vimos que el Puente Taurita está clausurado porque está muy viejo. Preguntamos, nos contestaron que tiene un agujero en el medio.

Ahora cuesta creer que lo van a cerrar. Todos usamos este puente. Encima es re-largo para ir a Carupa. Tenés que dar toda la vuelta. Es importante que esté abierto para que todos lo usemos. [Marissa]”

La primera vez que el puente fue obstruido fue en los primeros meses del año 2000. En esa oportunidad, ya inaugurada por completo al Ruta N° 197 nueva, el gobierno provincial colocó unos carteles promocionando al gestión de dragado del río y unos días después aparecieron uno montículos de tierra clausurando el puente. Se superponen las jurisdicciones de la provincia y dos municipalidades (Tigre y San Fernando). Nadie respondió por el puente. Los vehículos debían recorrer varios kilómetros más para llegar a Los Troncos, con lo cual los valores de los pasajes aumentaron rápida y sensiblemente.

“Caminamos y llegamos al Puente y empezamos a mirar a los patitos negros. Pasan las bicicletas y las motos, y no pueden pasar los colectivos y los autos. El año pasado también lo cerraron y después lo abrimos. Cuando lo abrieron fuimos a la ruta a avisar que ya se había abierto el puente y nadie nos dio boliya, pero igual algunos pasaron. Ojalá que lo abran porque sino mucha gente tiene que dar la vuelta para llegar a donde tiene que llegar. Ojalá que puedan abrir el puente otra vez”. [Maribel]

En esta oportunidad la gente del barrio viejo se movilizó y se enteró de que en los trazados finales no había ningún puente en ese lugar. Con esta noticia circulando diferentes vecinos de ambos lados del barrio se fueron movilizando y confluyeron en un encuentro, una tarde de sábado en que quitaron los montículos de tierra, pintaron de blanco y reinaugararon el puente. Fueron a la nueva ruta con pancartas donde avisaban a los conductores de la reinauguración. Así quedó todo como si nada hubiera pasado por dos años más.

Los barrios no actúan unidos, generalmente. A pesar de que las condiciones materiales no son tan diferentes. El asentamiento es muy estigmatizado por la gente del barrio viejo, consideran que en ese lugar viven personas peligrosas. *Hay muchos chorros*, decía un vecino. Los del *fondo* suelen ser considerados responsables de los males del lugar, desde la inseguridad hasta la suciedad. El arroyo es el límite, la frontera. Pero en este caso, hubo un trabajo conjunto.

En el año 2002, se comenzó a hacer un pocito en el pavimento del puente. Un día apareció agrandado ese pocito de tal modo que se podía ver el río. La municipalidad aprovechó la oportunidad para decir que no iba a arreglar un puente que sería demolido en poco tiempo. Mandó palas mecánicas para tapan el puente con tierra y puso carteles de desvío. Todo retrocedió dos años.

Los vecinos del asentamiento seguían usando el puente. El medio más usado en ese sector del barrio para trasladarse es la bicicleta, seguido por las caminatas. Podían verse en esas épocas a las filas de bicicletas pasando sobre las montañas, en las horas de mayor circulación. En cambio para la gente del barrio viejo, que utiliza autos o colectivos con más frecuencia el

impacto era muy fuerte.

La organización tardó más en llevarse a cabo, pero el puente fue nuevamente reabierto y la municipalidad de San Fernando accedió a repavimentarlo. Es en torno a esta tensión entre los proyectos y el impacto de estos sobre las vidas de los sujetos, que pondremos el eje de análisis.

POSTFACIO

Digamos para empezar que sin duda el proyecto del neoliberalismo está sujeto a estas dinámicas del capital, de inversión y extracción. Dinámicas que le exigen ingresar violentamente (con armas o sin ellas) a las vidas cotidianas de cualquier población, armar su proyecto e irse en el momento que las ganancias lo indiquen oportuno. Así podemos entender cómo, sin mediar ninguna cuestión, se hayan desarrollado durante la década del noventa las modificaciones que se dieron ante nuestros ojos, porque las políticas neoliberales ya habían penetrado antes. En el plano nacional, fueron las grandes privatizaciones los centros de desembolso. El rebote de este proceso en el plano local de Zona Norte son las privatizaciones de rutas y trenes. Esta dimensión que afecta caminos, trenes, río y tierras, si bien no es una misma inversión puede entenderse como “gigantismo” (Ribeiro, 1987: 8), ya que es un bloque que se inserta en la población, irrumpe y cambia todo, provocando que “el hombre se sienta empequeñecido ante la obra” (Ribeiro 1987: 9).

Estas políticas son secundadas por el aumento de la segregación poblacional. Las remodelaciones significan un aumento de los costos para acceder a los mismos servicios. Se va dando un proceso de segregación. Esto se va poniendo de manifiesto, con la seguridad de los trenes que prohíbe la venta ambulante (para el caso del tren de la costa) y corre a los chicos que intentan viajar sin boleto, pero llega a su punto máximo, cuando al empresa TBA intenta prohibir que viajen en las formaciones de uso público cartoneros con sus changos y tras la presión sede a colocar formaciones especiales.

¿Cómo generan consenso estos procesos? Mediante la prensa como su aliada fundamental, las grandes promesas de la generación de empleo y la beneficencia. Podían verse en las páginas de diferentes diarios nacionales, de gran circulación, noticias que demostraban lo necesarias de esas inversiones. Se destacaban según el caso, los embotellamientos y las malas condiciones de las rutas o la poca seguridad, impuntualidad y malas condiciones de ferrocarriles. Temas que no eran noticia antes de 1990 y que no lo han sido hasta los últimos meses.⁵

La generación de empleo fue una burbuja. Durante las primeras etapas de remodelación de la Autopista, se contrató personal para las edificaciones. El mismo trabajaba a destajo, particularmente de noche, vivía en especies de contenedores de chapa reformados (con baños

químicos), colocados al costado de la autopista y eran contratados, que al terminar la obra quedaron en la calle. Según relatos de los vecinos eran en su mayoría migrantes de países limítrofes. El personal al que contrata la autopista hoy se reduce a poco más de un centenar, entre empleados de los peajes, personal de las grúas y asistencia mecánica, administrativos, cortadores de césped, recolectores de residuos y algunos obreros de construcción. Los casos con los que me pude conectar (cortadores de césped y recolectores de residuos) tenían salarios bajos y trabajaban por contrato. Esta fluctuación del empleo podemos considerarla parte del “carácter temporario” (Ribeiro, 1987: 17), porque si bien no se ha dado la desinversión (los capitales no se retiran, aun) el desembolso esperado, ya no se da, no hay tanto empleados como se espera, ni se da lugar a emprendimientos.

Respecto del empleo en los ferrocarriles, la disminución de trabajadores fue acompañada por la tecnologización de ciertas áreas: máquinas expendedoras de boletos, molinetes para el control de pasajes, por ejemplo. El personal tranviario ha sido fuertemente perjudicado por este proceso y ha perdido varios de sus derechos.

En cuanto a la beneficencia, la autopista realiza diferentes proyectos de asistencia. Respecto de éstos, pude saber sobre el “Proyecto Grupos Comunitarios de Estudio”, que articula la misma Fundación SES (la misma que se ocupó de las relocalizaciones). El programa otorga becas de estudio a chicos que cursan el polimodal y ofrece profesores de apoyo escolar, se desarrolla actualmente en los Barrios Malaver, San Roque y San Lorenzo. Además la autopista suele donar leche y juguetes a comedores de la zona. Esto le da mejor imagen entre los pobladores.

Nos encontramos, entonces, con un desigual impacto de la inversión. Por un lado, la clase que accede a estos nuevos espacios, que puede pagar el peaje o el pasaje y se beneficia de los nuevos logros. Por otro, los sectores desplazados, desempleados, que no pueden utilizar las vías de comunicación, porque se volvieron más caras, que no obtuvieron empleos y que se encuentran con espacios públicos mucho más reducidos. Esta puede ser una de las pistas que nos permitan entender por qué la imagen positiva de la empresa ha caído notablemente.

Subyace a estas políticas un concepto de *modernización* particular, que no considera su impacto sobre el medioambiente, ni los efectos sobre los sectores más vulnerados de la economía, es decir que aparece “una homogénea demanda de eficacia” (Radovich, 2001: 166). El Estado y los proyectos que encaraba eran considerados *modernos*, en tanto resultarían eficientes para representar a ciertos grupos, o sectores

“La degradación de una forma de Estado no hizo más que facilitar el surgimiento de otra con mayores capacidades (eficacias), en reproducir (el orden social), y en reproducirse como aparato de dominación” (Radovich, 2001: 166).

Estos intereses chocan claramente con los de la población, pero por su carácter de

inevitabilidad, -“*nada puede hacerse, ante la llegada de las máquinas*”- la *modernización* llega con ellas en proceso, pero casi como una lluvia (ácida).

Este concepto llega mucho más al extremo en el caso del dragado del río Reconquista. En este caso, todas las poblaciones que viven en las márgenes del río son afectadas, pero éstas son poblaciones de clases bajas, por lo menos en lo concerniente al partido de Tigre. No se ha tenido en cuenta, por ejemplo que una parte del dragado fue dejada en los bordes del mismo río, frente a las viviendas, y en algunos casos se han utilizado como terrenos donde se establecieron viviendas. Es decir, que hay alojamiento de población sobre el barro tóxico de los fondos del río. Además se han diseminado los barros por efecto de la corriente, sobre otros ríos, como el Luján y la cuenca del río de La Plata. Lo que perjudica a la población que se sirve de esas aguas.

Pero considero necesario, para entender la huella de estas obras, ver el impacto cotidiano (Balazote, 2001), es decir las diferencias que los sujetos perciben en su cotidianeidad respecto de las condiciones de vida previas y posteriores al emplazamiento. Un tema permanente para los pobladores del asentamiento es la presencia de zanjas, que si bien son afluentes del río Reconquista y del arroyo Alte. Brown, no fueron nunca dragadas, a diferencia de éstos. Las aguas contaminadas de estos tres sectores favorecen la presencia de enfermedades, pero por su proximidad la zanja reviste un peligro mayor. Se caen en su interior los perros, las pelotas de fútbol, se meten los caballos y bastante seguido rebalsan, producto de las lluvias, bañando las calles y las casas. Esta contaminación no es tenida en cuenta por las autoridades.

Tan claro como ésto es la probable eliminación del puente Taurita, que no se contempla el impacto que tendrá sobre la vida de los habitantes tanto del barrio viejo como del asentamiento. Pero es importante destacar que la valoración, la importancia del corte del Taurita, también fue diferente para los vecinos de uno y otro lado. La población del asentamiento, en su mayoría, no tiene rutinas que impliquen el uso de colectivos, menos aún los colectivos de circulación local. Hasta el acceso a Tigre caminan, y hasta la estación de tren más próxima (Carupá) caminan o van en bicicleta, para lo cual el puente con tierra o sin ella podía ser usado. Para la población del barrio viejo, éstas cosas tiene otro sentido, porque ellos sí utilizan estos medios de transporte (colectivos y remises) que quedan alejados y aumentan en costos cuando el puente es cortado. Si el puente fuera finalmente derribado el impacto sería alto para las dos poblaciones, peor aún para la del asentamiento, que debería recorrer muchos kilómetros más para acceder al tren o a la ruta a Tigre. Si bien no realicé entrevistas en los *countries*, estos cambios no parecen afectar a estas poblaciones.

Las obras encubiertas en la *modernización* han aumentado el riesgo de enfermedades, ampliaron el área de contaminación de las aguas, sacaron el barro de los fondos y los colocaron en la superficie, mejoraron la comunicación del río Reconquista con otros cauces, ampliando la dispersión de la contaminación y dejaron algunos cauces (como las zanjas) sin circulación.

A pesar de esto, en los relatos de los actores es muy significativa una idea respecto del

proyecto como algo que ya fue decidido. Las obras aparecen como algo dado, que debe ser así, que no puede modificarse, salvo en el corto plazo y mediante las propias estrategias sobre el terreno, pero no por las peticiones al Estado o la gestión ante organismos de defensa de derechos. Esto puede estar vinculado con que “estos proyectos acontecen, son procesos, no son eventos instantáneos” (Bartolomé, 2001: 47) lo que significa que forman parte de un largo proceso en que cambian directores, intendentes, gobernadores, etc. En el caso del río Reconquista, incluso el ente encargado de los trabajos fue creado y finalmente desarticulado. El proceso se desarrolla y nunca está claro entre la población a quién corresponde la toma de decisiones, ya que parece algo dado.

Podemos finalizar por lo pronto estableciendo una diferencia entre la definición de lo privado y lo público en torno a estos proyectos. Históricamente la tensión entre estos dos ámbitos existió como latente. En diferentes culturas y momentos históricos las dimensiones de cada una ha tenido particularidades, siendo producto de negociaciones. Según José Luis Romero, es la mentalidad burguesa la que establece nuevos límites entre lo individual y lo general, lo público y lo privado. El autor caracteriza a este pensamiento como “*esencialmente hipócrita*” (Romero, 1996: 123), es decir que cuenta con una moral al exterior y otra al interior. Muestra en lo público lo que no puede sostener en lo privado. Esto acompañado de una construcción del espacio privado (que en ese caso es el hogar) como símbolo de protección y reposo, donde la familia es resguardada de los peligros del exterior, con viviendas de materiales muy resistentes. El exterior es visto como peligroso, donde debe darse la batalla de hacerse a sí mismo, ante los otros.

Ante esta mirada, G. Duby y P. Aries (1991) sostienen que en la actualidad el espacio privado es concebido como el que ha de estar cerrado a la curiosidad del mundo exterior. El espacio público surge en oposición al concepto anterior, y se reconoce como el que es común y de uso de todos, ese espacio que, al no ser factible de apropiación personal y particular, está disponible para todos. El espacio privado referiría, entonces a lo propio, a lo que es de pertenencia de un particular, y también a lo secreto, a lo reservado, a lo íntimo. De igual modo, lo público designa aquello que no es patrimonio de nadie en particular, lo que está destinado a la comunidad, al dominio de todos.

En el tan complejo mundo postmoderno, todo aparece desdibujado, ante el rol asignado a los medios masivos de comunicación, la incorporación masiva de los recursos tecnológicos y la globalización económica. Parece incluso, que se intenta desconocer las fronteras culturales, ante los avances del imperialismo. Pero, a nivel micro, la penetración del ámbito familiar por medios masivos de comunicación, los altos índices de desempleo y la creciente inseguridad, parecen estar llevando a un proceso de ruptura de relaciones sociales, que se concreta en una revalorización del espacio privado por sobre el público. Ejemplos de esto son la proliferación de “barrios cerrados o privados”, de autopistas privadas, de trenes privados, es decir, limitados en

su acceso al “extraño”, conformados como conjunto de iguales que preservan sus costumbres y modos de estar en el mundo, barrios que se edifican buscando defender su privacidad. El “extraño” puede ser concebido de manera diferente para cada caso, pero existe un modelo de sujeto al que se destinan las obras y cierto sujeto al que se niega el acceso. Hay una alteridad, otro, y por lo tanto una identidad presente en cada emprendimiento. En el caso del río Reconquista, hay un “otro” olvidado que es el poblador de las márgenes del río, y un bien público considerado fundamentalmente desde la perspectiva de los organismos internacionales. Hay un claro interés de aislamiento, no sólo entre quienes se alojan en un *country*, sino también entre quienes deciden derrumbar los caminos que comunican a poblaciones (ya bastante marginadas). Hay una valoración positiva de lo privado, en detrimento de lo público, que cuadra perfectamente con las lógicas del modelo de privatizaciones y ha atravesado la población por completo.

Frente a la idealidad de los diseños de ingeniería se levantan todavía las vidas reales de los pobladores reales de los barrios, que no pueden vender su vida al mejor postor, y que pretenden diseños que los contemplen como pobladores, que los consulten y los integren en la convivencia, no como enclaves homogéneos, sino como parte de la heterogeneidad que la misma postmodernidad construye.

BIBLIOGRAFÍA

Balazote, A.

2001. Explotación carburífera y conflicto social en Rincón de los Sauces. En: Balazote, Catullo y Radovich (Comps.) *Antropología y Grandes Proyectos en el MERCOSUR*. La Plata, Editorial Minerva.

Barragán, R. (coord.)

2001. *Formulación de proyectos de investigación*. La Paz, Fundación P.I.E.B.

Bartolomé, L.

2001. Combatiendo al Leviatán. La articulación y difusión de los movimientos de oposición a los proyectos de desarrollo Hidroeléctrico en Brasil. En: Balazote, Catullo y Radovich (Comp.) *Antropología y Grandes Proyectos en el MERCOSUR*. La Plata, Editorial Minerva.

Bourdieu, P.

1999 *La miseria del mundo*. Madrid, Fondo de Cultura Económica.

Duby, G. y Aries, P. (Comp.)

1991. *Historia de la vida privada*. Madrid, Taurus.

Fundación Pro tigre y Cuenca del Plata.

2001. Informe eco social. La pobreza como el mayor desastre ambiental. *Edición 82*. Buenos Aires.

Gentili, P.

1997. *Cultura, política y currículo. Ensayo sobre la crisis de la escuela pública*. Buenos Aires, Losada.

Guber, R.

1991. *El salvaje metropolitano, a la vuelta de la antropología posmoderna*. Buenos Aires, Legasa.

Informe Institucional de UNIREC

1994. Publicado en Internet [http: www.rio-reconquista.com.ar](http://www.rio-reconquista.com.ar)

Romero, J.

1996. *Estudio de la mentalidad burguesa*. Buenos Aires, Alianza.

Ley 11497

1993. Del Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires (Texto abreviado). www.estrucplan.com.ar

Lins Ribeiro, G.

1987. ¿Cuánto más grande mejor? Proyectos de gran escala: formas de producción vinculadas a la expansión de sistemas económicos. *Desarrollo económico* Vol. 27. Nº 105, pp. 3-27. Buenos Aires, Ed. del IDES.

Radovich, J. C.

2001. El proceso de privatización de HIDRONOS S.A. En: Balazote, Catullo y Radovich (Comps.) *Antropología y Grandes Proyectos en el MERCOSUR*. La Plata, Editorial Minerva.

¹ Esta categoría es la que los propios actores consideraron pertinente, reúne a quienes realizan desde actividades domésticas una vez la semana en una casa hasta quienes juntan cartón o venden rosquitas en la ruta.

² Acompañó plano del barrio como apéndice.

³ Las categorías de asentamiento o villa para un sector y barrio viejo para el otro son utilizadas por los propios actores.

⁴ Las frases que aparecen en cursiva son extraídas de las entrevistas, que fueron realizadas de manera informal tanto a adultos como a niños.

⁵ Pero ahora, las ganancias ya no son rentables en dólares y las empresas están dispuestas a irse, entonces el Estado está dispuesto a reestatizar y la prensa vuelve a hablar de las malas condiciones de viaje. El presidente Duhalde y el candidato (Kirchner) que este apoyaba para las elecciones de 2003 usaban como tema de campaña la estatización de los trenes.