

DEL MIEDO A LA DESESPERACIÓN: UN RECORRIDO
POR LOS HECHOS OCURRIDOS EN LA ESTACIÓN
DE CONSTITUCIÓN DESDE LA MIRADA DE BAUMAN

María Lourdes Juanes y María Paula Wagner
Universidad Nacional de La Plata (Argentina)
mpaulawagner@hotmail.com

Resumen

Cuando el miedo se desborda se convierte en impotencia y la impotencia en desesperación, desesperación que algunos canalizan a través de la violencia, como reacción a la violencia que viven a diario. Así, los incidentes ocurridos el 15 de mayo de 2007 en la estación de trenes de Constitución se configuran en la punta de iceberg de una crisis que permea tanto al sistema de transporte público, en sí mismo, como al respeto de los derechos fundamentales de todos los ciudadanos de los cuales, alguna vez, el Estado supo ser garante. Entonces la pregunta es: ¿está preparado el hombre para su libertad? ¿posee los recursos necesarios para autoabastecerse? ¿está dispuesto a vivir solo? El denominado síndrome Titanic, permea la sociedad global y, en especial, en Latinoamérica atenta contra la seguridad personal de los sujetos. Incertidumbre, miedo, desprotección, inseguridad, emancipación (o su imposibilidad) y libertad (limitada) son algunos de los conceptos claves a los que recurre Bauman para describir a la sociedad moderna líquida actual. Sensaciones, discursos, comportamientos, reacciones que se conjugan de forma ineludible en los hechos ocurridos en la estación ferroviaria de mayor concurrencia de Buenos Aires.

“El desastre en la estación Constitución era algo que todo el mundo sabía que iba a pasar. Era cuestión de tiempo para que la mecha se prendiera fuego y estallara la bomba. Las cancelaciones sin aviso son de todos los días. La suciedad de los vagones es patética, los asientos en estado lamentoso, sin persianas, sin vidrios, todas rotas y todo lo que se puede imagina”.
Claudio José Decoud

“Hasta en el silencio se escucha todavía el reclamo de la gente que pide a gritos una solución”
Mariela Martini

“Quiero expresar mi dolor por algo que evidentemente no se puede tomar como ‘los destrozos que provocan grupos de vándalos’, sino más bien como ‘la emergencia de un síntoma social que se venía gestando, silenciosa y pasivamente’”.
Pablo M. Ruocco

Diario Clarín; Buenos Aires, 17 de Mayo de 2007

La estación de Constitución es una de las terminales de trenes más grandes de Sudamérica; por allí pasan 400 mil personas por día. Pero luego de las 18 horas del 15 de mayo, cuando la gente emprendía su regreso, un tren de la concesionaria Metropolitano quedó paralizado por desperfectos técnicos y bloqueó todas las vías que conducen a Glew o Ezeiza. Pese a todo, en las oficinas no había respuesta por la normalización del servicio. El clima se enardeció, y la gente comenzó a incendiar y destruir las boleterías. La policía intentó controlar la situación pero la multitud continuaba furiosa. Minutos después, cien efectivos de la Guardia de Infantería se hicieron presentes y el hall de la estación fue desalojado. Desde ahí el silencio se desparramó por cada recoveco. Dos horas después, el tren arrancó.

Los hechos narrados son sólo una muestra de las reacciones que adopta la comunidad para manifestar sus reclamos ante la clase política. Un Estado que asumió desde los 90 nuevas formas de representación y que para muchos se constituyó en un “Estado ausente”, y que hoy se pide a gritos, casi desde una sensación de miedo. Situación que resume el sociólogo polaco Zygmunt Bauman (1) al expresar que a partir de las políticas neoliberales “se desvanece la tendencia del Estado a condensar y atraer casi todas las protestas sociales de las expectativas y las demandas insatisfechas por redistribución, una cualidad que subrayó el papel incluyente del Estado sobre otros agentes societales, pero lo hizo vulnerable a crisis políticas (2)”.

Sin embargo, antes que estar ausente, el gran administrador del orden público por antonomasia, se hace más fuerte en lo que

Althusser denomina “aparatos represivos del Estado”. Es decir, sus fuerzas de coerción y seguridad.

Incertidumbre, miedo, desprotección, inseguridad, emancipación (o su imposibilidad) y libertad (limitada) son algunos de los conceptos claves a los que recurre Bauman para describir a la sociedad moderna líquida actual. Sensaciones, discursos, comportamientos, reacciones que se conjugan de forma ineludible en los hechos ocurridos en la estación ferroviaria de mayor concurrencia de Buenos Aires.

El síndrome Titanic *“consiste en el horror de caerse por las rendijas de la corteza de la civilización y precipitarse en esa nada, desprovista de los ingredientes elementales de vida organizada y civilizada (...) rutinaria, predecible, en la que se equilibran los anuncios y los carteles con el repertorio conductual (3)”*.

Constitución, como geografía de un síntoma social, se configura como punta de iceberg de una crisis que permea tanto al sistema de transporte público, en sí mismo, como al respeto de los derechos fundamentales de todos los ciudadanos de los cuales, alguna vez, el Estado supo ser garante. La muerte de un docente en una manifestación en Neuquén y las agresiones a la Ministra de Desarrollo Social en Río Gallegos, como corolario de su visita por el conflicto con los gremios docentes, forman parte del mismo témpano.

“Lo que ocurrió no es una novedad: Todos los días pasa algo. Para llegar a Burzaco tardo casi dos horas. La gente se pudrió, se nos acabó la paciencia. Espero que de ahora en más nos tomen en serio y nos traten como personas (4)”, dirá Luis, de 24 años, mientras espera, resignado, que llegue el colectivo que lo devuelva a su casa.

“¿Acaso la modernidad no fue desde el principio un ‘proceso de licuefacción’? ¿Acaso ‘derretir los sólidos’ no fue siempre su principal pasatiempo y su mayor logro? En otras palabras, ¿acaso la modernidad no ha sido ‘fluida’ desde el principio? (5)”.

Una modernidad diferente

Como se sabe, durante la Modernidad, el ideal de liberación estuvo al frente del programa de reforma político, y su necesidad y concreción, al frente de su sistema de valores. Sin embargo, aquello que parecería una meta impostergable, no obtuvo, a decir del autor, las respuestas esperadas. En este sentido, diversos debates en torno al proceso de emancipación del sujeto arriesgan que por un lado, *“se dudaba de que la gente común estuviera preparada para la libertad (6)”* y fuera entusiasta a su llegada; por otro, se cuestionó que los hombres conocieran los beneficios que alcanzarían siendo libres. Es que de ese modo, las victorias y los fracasos quedarían bajo única responsabilidad de los propios sujetos; lo que Bauman retoma de Charles Murray al plantear *que “nos augura el tormento mental y la agonía de la indecisión (7)”* y esa incertidumbre se torna insoportable y paralizante, *“si la libertad disponible significa todo eso, entonces no puede ser garantía de felicidad ni una meta por la que valga la pena luchar (8)”*.

A ello se suma la escasez de recursos de los que disponen los ciudadanos para desenvolverse, una vez alcanzada esa libertad, en especial, de este lado del continente, donde aún se exige, como se decía anteriormente, que el Estado vuelva a hacerse cargo de la seguridad social, la salud, la educación... y de donde no escapa, como se demuestra en este caso, el sistema de transporte “público”.

Un Estado, que entregó los ramales ferroviarios en concesión a privados (9) junto a una cuantiosa suma de dinero en concepto de subsidios que distribuye el Secretario de Transporte, Ricardo Jaime –109 millones de pesos en lo que va del año 2007- en concepto de sueldos y mantenimiento del servicio.

De ese monto, Transportes Metropolitanos SA, cuyo titular es Sergio Taselli, recibe por el manejo de la líneas Roca y Belgrano Sur, 13 y 17 millones de pesos, respectivamente, aunque el propio Taselli, en declaraciones a la prensa, bajó esos valores a 8 y 2 millones.

Y allí es donde el Organismo de contralor público, no actúa. Entre el 2002 y el 2004, cuando el empresario también tenía a su cargo TM San Martín SA (10), el 75% de las multas impuestas a este sistema de transporte por la Sindicatura General de la Nación correspondieron al grupo que éste lidera. Lo que le valió la quita de la concesión del San Martín en junio de 2004.

Además se relevaron informes negativos desde la Auditoría General de la Nación y la Defensoría del Pueblo, que alcanzan aún a la fecha. Sin embargo, el Poder Ejecutivo se mantuvo incólume ante estas alertas... hasta que los usuarios mostraron su hartazgo, desesperación y cansancio un 15 de mayo de 2007.

“La culpa es del gobierno. Si los gobernantes dieran a los trabajadores lo que estos reclaman, nada habría pasado. Me levanté a las cuatro de la mañana para ir a trabajar y ahora no sé a qué hora voy a volver (11)”, contó a un cronista, Ángel, de 24 años, quien, día a día, se traslada al Aeroparque Jorge Newbery para comenzar su jornada laboral.

La sociedad moderna de Durkheim está regida por la norma, y sólo a través de los límites que esta impone el hombre se siente libre. Dirá, entonces, que al *“imposibilitar posibilitan”* ya que ofrecen un marco de seguridad y certidumbre. *“Gracias a la*

monotonía y a la regularidad de patrones de conducta recomendados, los humanos saben cómo actuar en la mayoría de los casos y rara vez enfrentan una situación que no esté señalizada (...) sin el tranquilizador conocimiento previo de sus consecuencias (12)".

Entonces los sujetos, como lo menciona Alain Touraine, se ven lanzados hacia una "liberación obligada", la comunidad ya no es el espacio de integración que proporcionaba moldes de identidad, sino tan sólo "artefactos efímeros del continuo juego de la individualidad (13)". "El programa de emancipación ha sido agotado", sentencia Bauman.

Es que hasta ese momento, se creía que la libertad individual sería el punto cúlmine de la emancipación. Pero el miedo, la incertidumbre, la confusión, la duda, la indecisión... aterran al individuo expuesto a esta nueva forma de ser moderno... aunque moderno al fin.

Ser moderno significa y significó ser incapaz de detenerse y quedarse quieto. La completud siempre es futura y los logros pierden su atractivo y poder gratificador en el mismo instante de su obtención, sino, antes. "Ser moderno significa estar eternamente un paso delante de uno mismo (14)", tener una identidad que sólo existe en tanto proyecto inacabado. Sin embargo, se decía anteriormente, hoy se es moderno de forma diferente y la Modernidad líquida se distingue de aquella en dos aspectos constitutivos.

Por una parte, se percibe, según el intelectual polaco, un "gradual colapso y lenta decadencia de la ilusión moderna temprana, de la creencia en un estado de perfección a ser alcanzado mañana, de un completo control del futuro, al punto de poder eliminar toda contingencia, disputa, ambivalencia, y consecuencia imprevista de los emprendimientos humanos (15)".

A la vez, se produce una "desregulación y privatización de las tareas y responsabilidades de la modernización", lo que implica que cada uno quien tiene derecho y debe seguir el camino que le crea más conveniente hacia la felicidad. Se celebra la muerte de los modelos únicos y universales; no hay líderes a seguir y obedecer; la responsabilidad del accionar del individuo recae directamente en éste tanto como sus consecuencias. Sólo existen pares que viven o sienten la misma incertidumbre y con quienes puede intercambiar sus experiencias.

"El miedo es, por tanto, una experiencia individual que requiere, no obstante, la confirmación o negación de una comunidad de sentido" (16)

Miedo e incertidumbre

En América Latina, asistimos a otro contexto, y con ello, a otra mirada sobre la Posmodernidad o Modernidad Líquida. Aunque deseosa de ser libre, la ciudadanía aún exige a ese Estado la protección y garantía de sus derechos básicos, y lo hace a través de los canales que la propia Constitución le habilita: el derecho a la protesta avalado en toda Democracia Republicana. La manifestación abierta de un malestar añejo que se moldea bajo los cánones que la propia norma permite adquiriendo, así, una ilusión de libertad que cuando excede los valores tolerados, se convierte en horda, vandalismo, batahola, desmanes, caos... y requiere ser reprimida.

La esencia del miedo político es la sensación de vulnerabilidad absoluta frente al otro. Cuando ese "miedo oficial" -el miedo a lo sobrenatural o "cósmico" que es vertido a través del embudo de la ley, y que se impone como límite de lo que debemos y podemos hacer- se franquea... emerge esta sensación de libertad tan añorada aunque su fin último es la búsqueda de algo o alguien que, finalmente, "vuelva a poner las cosas en orden" o los trenes en sus ramales en horario y forma. No es que el ideal de liberación no tenga el sustento de las masas, como afirmaba Marcuse, sino que los sujetos no pueden, en términos materiales concretos, hacerse cargo de esa libertad.

"Miedo es el nombre que le damos a nuestra incertidumbre: a nuestra ignorancia con respecto a la amenaza y a lo que hay que hacer- a lo que puede y no puede hacerse- para detenerla en seco o para combatirla, si pararla es algo que está ya, más allá de nuestro alcance (17)". La muerte, representa para Bauman, "el temor último del que todos los demás toman prestados sus significados respectivos (18)" y el más inmanejable de todos.

En este sentido, las personas poco pueden hacer para contrarrestar las amenazas contra la seguridad de su lugar social o contra las incertezas respecto a su futuro. Así, en diálogo con el sociólogo polaco, Rossana Reguillo, piensa la constitución del miedo desde el rol de la sociedad como instancia de socialización, "los miedos son individualmente experimentados, socialmente contruidos y culturalmente compartidos (19)".

"Estamos cansados de tener que soportar siempre lo mismo. El viernes pasado ya se había quemado un tren a la altura de la estación Temperley, y nadie nos quería decir nada, ni siquiera los guardas que quedaban mudos antes nuestras preguntas (20)" se quejaba un usuario al diario *Ámbito Financiero*.

"Me llevó un segundo imaginarme lo que pasaba. Pensé 'paro de trenes o suspensión de algún servicio (21)'", dijo Luis Monti a

Clarín recordando el momento en que asomó la cabeza por la boca del subte.

En la estación de trenes bonaerense, el miedo se convirtió, para algunos, en una forma de desobediencia, de transgresión a la autoridad, de violencia social y el lenguaje bélico se coló en las crónicas de los diarios capitalinos. Para otros, en cambio, lo ocurrido fue la canalización de un estado de situación insostenible, un modo de reivindicación ya no de un ideal político o de un requerimiento de índole económico sino, simplemente, de la dignidad humana.

A un día de lo sucedido, Marcelo Benzina, Jefe de Evasión de Constitución, y testigo presencial de los incidentes, no lograba salir de su asombro al narrarle al diario La Nación lo que había visto. *“Primero quemaron la oficina de informes, la boletería, rompieron los teléfonos públicos y la oficina de evasión situada entre los andenes 7 y 8. Fue un gran quilombo... todo ardía. Les dije a los muchachos que se fueran y me refugié en la oficina. De allí lo único que pude hacer fue esperar que todo se calmara (22)”*.

Martín, opta por un enfoque diferente al sostener que *“la gente está cansada de que le tomen el pelo. Se cuelgan porque no hay lugar para viajar y no porque quieren (23)”*, y asevera que la empresa aún seguía vendiendo pasajes cuando ya sabía que no salían más trenes.

“Sólo la comunidad de cómplices puede garantizar (mientras dura) que el crimen no sea llamado crimen y castigado como tal (24)”.

La suma de todos los miedos

Existe una relación recíproca entre sociedad e individuo. Los individuos dan forma a la sociedad, de la misma manera que la sociedad ayuda a constituir la individualidad de sus miembros. En la Modernidad Líquida, la emancipación del individuo, tarea obligada según los parámetros modernos, presenta otros matices. La individualización consistía en transformar la identidad humana de algo dado en una tarea, y en hacer responsables a los actores de la realización de esta tarea y de las consecuencias de su desempeño y el colectivismo fue, en este sentido, la manera que encontraron aquellos de escasos recursos librados a su suerte, para alcanzar la autoafirmación.

Bauman afirmará que la modernidad “desarraigaba para rearraigar”, es decir, tal como lo retoma de Jean-Paul Sartre, no *“basta con nacer burgués, hay que vivir la vida como un burgués”*. Sin embargo, en este período licuefaccionado, ya no existen esos moldes donde constituirse... las opciones son múltiples e inacabables o sólo en función de las posibilidades de cada sujeto. Cada uno es la vara con la que se mide a sí mismo y es el límite de sus propias capacidades. No hay a quienes copiar aunque sí de quienes adquirir consejos o experiencias sabiendo que no son más que otras tantas almas que buscan darse forma. En esta empresa, las responsabilidades recaen una y otra vez en el individuo.

Entonces ya no será el Estado, el encargado y/o culpable de las deficiencias de un servicio sino el propio sujeto por no poder acceder a otro de carácter privado entendiendo ello como condición de eficacia, por ejemplo. Como lo plantea Ulrich Beck, *“el modo en que uno vive se vuelve una solución biográfica a contradicciones sistémicas (25)”*.

“Estoy acá varada desde las cuatro de la tarde. Dejé a mis hijos solos. Tenía que estar con ellos a las seis. Y ahora no sé qué hacer. A la mañana llego tarde al trabajo por las demoras en los trenes y me sancionan. A la tarde llego tarde a casa y mi marido me cuestiona (26)”, contó envuelta en llanto al matutino de la familia Mitre, Carla, frente al miedo a lo inmanejable y sus consecuencias.

Indignado, resignado, Sergio se detuvo entre los molinetes del andén 6 e interceptó a un agente de la Policía Federal: *“Ustedes no entienden nada. Acá la gente viaja como ganado. Nosotros no tenemos otra alternativa. Yo viajo a Ezeiza y sólo hay una línea de colectivos que me deja allí. Es el 51 y siempre va muy cargado. Así que lo único que puedo hacer es esperar y joderme (27)”*.

De acuerdo a los rasgos de la Modernidad Líquida brindados por Bauman, entonces, Sergio, Carla y tantos otros usuarios del ferrocarril Roca serían culpables de no poder brindarse a sí mismos, otro medio de transporte que les ahorre tiempo, angustias y dolores de cabeza.

Es que en muchos trabajos, cuya sede se encuentra en Capital Federal, el vivir a más de determinada distancia se convierte en un requisito excluyente al momento en que el contratista realice el descarte de candidatos al puesto. Asimismo, y como narra Carla, es tradición que ante un paro o demoras de trenes, las autoridades de Metropolitano entreguen a los pasajeros que lo requieran, un certificado a presentar en el domicilio laboral donde conste que la tardanza del empleado se debió a motivos ajenos al mismo. Pero cuando el mal funcionamiento se vuelve la norma, ya no hay certificados que valgan.

Y Sergio incorporaba otro ingrediente a la olla que finalmente hizo presión en Constitución. *“Nosotros no tenemos otra alternativa. Yo viajo a Ezeiza y sólo hay una línea de colectivos que me deja allí”*. No hay otras vías posibles, los taxis escasean y la bajada

de bandera es alta con relación al salario medio de un trabajador y el transporte público automotor se ve desbordado, al punto que con baja frecuencia del servicio, algunos destinos presentan unidades que no alcanzan a absorber la demanda.

En Argentina los lazos societales que se vieron tan vapuleados ante al advenimiento de las políticas neoliberales del “sálvese quien pueda” y “hágalo ud. mismo” aún muestran cierta pervivencia. En especial, con la proliferación de asambleas barriales, movimientos sociales y artísticos... nuevas formas de politicidad que encontraron en el todo, la suma de las partes. Un bien común, del que Bauman, en las economías del Norte, duda de su existencia.

Así, el “enfriamiento del planeta humano”, como él mismo lo llama, encuentra en este lado del mundo una zona de clima templado con algunas variaciones que puede hallar altas temperaturas cuando lo que se pone en riesgo es el trabajo, la educación y la salud, pilares del ser nacional a mediados del SXX.

Podría decirse, que en el juego de las individualidades que impera en todo el mundo, Constitución simbolizó la explosión de un tablero lleno de fichas que auguraban las misma meta y albergaban los mismo temores.

El ciudadano se impuso al individuo de De Tocqueville, que sólo procura su propio bienestar y mira con escepticismo y desconfianza la *causa común*. Una causa por la que muchos usuarios vienen bogando desde hace tiempo ante las deficiencias del servicio prestado por la concesión de Taselli, pero que pocas veces se manifestó en forma conjunta. Sin poder prever la situación de la formación ferroviaria aquella noche y mucho menos la reacción de quienes lo esperaban con ansias luego de una ardua jornada laboral, Constitución representó un sentimiento latente en los sujetos que estalló de forma espontánea. El miedo se convirtió en impotencia, la impotencia en desesperación y la desesperación en el reclamo justo de un grupo de sujetos que vieron pisoteada su dignidad humana. La violencia allí generada, aunque no justificada en términos de 25 heridos y 16 detenidos según datos de la prensa (28), fue fruto de la violencia simbólica que sufren a diario los usuarios.

“(…) la única manera de alcanzar o recuperar la solidaridad comunitaria y el hábitat seguro es la elección de un enemigo común y la unión de fuerzas a través de un acto de atrocidad colectiva que apunta a un blanco común. Sólo la comunidad de cómplices puede garantizar (mientras dura) que el crimen no sea llamado crimen y castigado como tal (29)”. Si la multitud no se une a la protesta, se pone en juego la legitimidad misma del reclamo.

“Se crea una comunidad a partir del solo hecho de emplear la misma ruta de escape, que seguirá existiendo mientras haya pies que la recorran (30)”, plantea Bauman retomando a Sydney Cooke. Sin embargo, el primero reemplaza la categoría de sociedad por la de socialidad *“(…) que al no asumir un carácter estructurado de los procesos sociales, considere toda estructura dada como un resultado emergente (31)”*.

El hartazgo, el miedo, la ira, el odio, la injusticia son motores de las nuevas formas del “estar juntos”, *“las únicas comunidades que pueden construir los solitarios”* dirá Bauman y a lo que Reguillo agregará que la gente busca en sus saberes de fondo explicaciones para la violencia desatada a los fines de atenuar los efectos de abandono del Estado benefactor. *“Construía con sus iguales, es decir, desde un nosotros imaginario modos de respuesta más o menos estandarizados a lo que percibía como objetos y fuerzas amenazantes (32)”*.

“Cinco minutos después comenzaron a oírse las primeras detonaciones de balas de goma disparadas por los primeros uniformados de la Guardia de Infantería. Los pasajeros pugnaron por ganar la calle para escapar del humo, los balazos, la pedrea (33)”
La Nación, 16 de mayo de 2007.

Miedo y represión

A partir de aquí, ante este Estado ausente o fuertemente presente como aparato represivo -sólo cuando llegó la Infantería se calmó la situación- la clase dirigente busca chivos expiatorios para justificar las falencias de su gestión.

Colgado desde el estribo de un micro de la línea 45, Diego no duda en afirmar *“la gente no da más. Esto es un desastre. El tren estaba listo para salir desde las 17 y lo retrasaron, como siempre, La gente respondió a la agresión diaria, los trabajadores siempre somos los que nos comemos los garrones (34)”*.

Las prácticas de seducción del mercado y la represión se constituyen ahora en medios de control, integración y reproducción. *“La seducción es el instrumento más importante de integración (de la reproducción del dominio) en una sociedad de consumo (...) La dependencia del mercado se garantiza y perpetúa cuando hombres y mujeres, convertidos en consumidores, no pueden continuar su vida sin sintonizarse a la lógica del mercado (35)”*. Así, la represión se convierte en el arma más efectiva para aquellos que quedan fuera del sistema de consumo o se encuentran en sus orillas.

Ante esta situación, los gobiernos despliegan lo que Reguillo denomina *“‘estrategias de combate a la inseguridad’, cuyos ejes vertebradores están en la invisibilización, aniquilamiento y combate frontal de los pobres en la ciudad (36)”*.

En la imposibilidad de acceder a otros medios de transporte, que deriva en la no elección dentro del gran mercado de consumo,

donde la seducción y su mundo de apariencias no hacen mella ni sirve de cortina de humo a otros aspectos relevantes del contexto sistémico, la represión es la única solución para subordinar aquella parte considerable de la sociedad que no puede absorber la dependencia del mercado. Sector que puede ser considerado como no-consumidor y que apela al control, por parte del Estado, de la concesionaria Metropolitano.

Quizá elija esa alternativa por los costos que implican los triunfos en una era moderna líquida. Una supervisión permanente de quienes se endilgan el éxito, y la incerteza de su duración. *“Todas las victorias modernas líquidas son temporales. La seguridad que ofrecen no perdura más allá del equilibrio de poder del momento (37)”*.

Distintas versiones configuran el escenario y sus causas de los hechos de Constitución. El gobierno esgrime sus argumentos y la empresa, de manos del propio Sergio Taselli, los suyos. Un complot contra los cimientos de la institucionalidad, la presencia de infiltrados entre los usuarios, la apelación a frases con alta carga negativa en el imaginario social alusivas a los 90 y el exceso de demanda debido a un aumento en la tasa de ocupación son algunas de las razones que se esbozaron desde la Casa Rosada. Nada se habló de falta de controles, revisión de concesiones o monto de los subsidios.

En los 90, *“los trenes viajaban vacíos porque no había trabajo. Hoy se asustan cuando se para un tren. Antes, quienes levantaban la voz, decían ramal que se para, ramal que se cierra”*, recordó el presidente Néstor Kirchner ante la prensa.

Por su parte, el empresario sostuvo que *“estamos transportando el doble de pasajeros del 2003”* y minimizó los destrozos al considerar que *“el rumbo de la protesta cambió, que no eran los pasajeros los que hacían los desmanes, que no fueron tan importantes los daños, porque la boletería es lo único que quedó destruido (38)”*.

En tanto, la criminalización de la protesta y el traslado de los asuntos públicos al terreno de la justicia penal rigen la investigación a cargo del juez Canicoba Corral. Las hipótesis hablan de que *“hubo una conspiración planificada”*; que la formación ferroviaria *“fue paralizada adrede para que se generara el caos posterior”*; que luego de producirse espontáneamente, como alentaron fuentes del Ministerio del Interior, *“se sumaron pequeños grupos organizados que sólo pretendían crear caos y combatir con la policía”*; *“que los disturbios se generaron a partir de un grupo que, casualmente, había participado en una manifestación en los alrededores de la Plaza de Mayo”* sin descartar que *“hubiera algunos ex empleados que fueron despedidos de la firma Parmalat - propiedad de Taselli- y que habían instalado una mesa frente a las boleterías”*.

“Conferir a las incurables preocupaciones por la seguridad individual la forma de una urgente lucha contra el crimen real o potencial es una estratagema política que puede redundar en ingentes beneficios electorales (39)” Y en un período de elecciones para Jefe de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, una noticia así puede redundar en efectos no deseados sobre el potencial electorado o bien generar el efecto contrario sobre los mismos damnificados... y el *“miedo oficial”* que vuelve a ser efectivo.

Lorena aguarda el colectivo 98 que la lleve de regreso a Berazategui y resignada afirma que *“recién voy a llegar a eso de las 12 de la noche, tal vez más tarde. Los trenes están funcionando muy mal. Igualmente no justifico lo que pasó. Es más estoy segura de que nos va a perjudicar (40)”*, expresó desde un deseo de rescate individual antes que de una redención colectiva.

“La identidad presagia un peligro mortal para el individuo y la colectividad, aunque ambas recurran a ella como un arma de batalla entre el deseo de libertad y la demanda de seguridad (41)”. Algunos relacionan esta inestabilidad con cierta idea de libertad, no obstante, a decir del autor, este estado no sería tal dado que una identidad provisoria no puede más que inferir una *“obligatoria, interminable y nunca victoriosa guerra por la liberación (42)”*.

“Los intelectuales no fueron invitados a tomar el timón de esa expansión sin respiro de la cultura. En su lugar quienes tomaron el control fueron los grandes propietarios de las industrias culturales, de la TV, la publicidad, etc.” (43).

Miedo y medios

“Furia y caos por atraso de trenes”, *“Hubo furia tras las demoras en los trenes”* y *“Batahola social en Constitución por trenes que no andan aun con subsidios”*, fueron los titulares con que los medios gráficos Clarín, La Nación y Ámbito Financiero comunicaron la noticia de los hechos ocurridos en la estación de trenes de Constitución en la mañana del 16 de mayo. Luego, cada uno, se ocupó de realizar el seguimiento a partir de los relatos de los testimonios, la opinión de los periodistas y las perspectivas editoriales. Pero, excepto Ámbito Financiero, ninguno dejó de lado una clara postura vinculada a una ausencia de Estado como garante del servicio de transporte público.

Clarín expresó en el editorial, *“Las autoridades deben garantizar la prevención y contención de manifestaciones sociales. Pero también deben garantizar que los derechos de los ciudadanos se respeten en las prestaciones públicas o privadas” (44)*; por su

parte La Nación indicó que *“debe neutralizarse el peso de los nefastos precedentes antes de que se conviertan en valores culturales del pueblo. Y esto sólo se logrará con algo tan simple como el respeto estricto de la Constitución por parte de todos y, en primer lugar, de los gobernantes”* (45). Sin embargo, *Ámbito Financiero*, desde un matiz económico, relató los subsidios otorgados y la falta de control del Estado en el destino y aplicación de estos montos, de parte de la Secretaría de Transporte, *“El problema es que, más allá de las planillas de subsidios que publicita la Secretaría de Transporte, es muy difícil controlar la aplicación de esos fondos a las obras de modernización y mantenimiento (...) El último informe de la Auditoría General de la Nación sobre el cumplimiento del contrato de concesión por parte de Metropolitano se elaboró en mayo de 2003* (46)”.

Como ya se ha mencionado en este artículo, desde la implementación de las políticas neoliberales el gobierno desarticuló a las instituciones como órganos de representación y generó una sensación de incertidumbre, miedo y desesperación permanente. Este vacío, que dejó a la sociedad sin respuestas ante sus reclamos, fue ocupado por los medios de comunicación, quienes se constituyeron en la plaza pública de los ciudadanos y en portadores del poder de mediatización y por ende de representación de las problemáticas sociales. Desde entonces asistimos al espectáculo sobre los miedos, los shows sobre la miseria y las telenovelas sobre la incertidumbre con la que convive la gente a diario.

En este sentido, Rossana Reguillo afirma *“la importancia central de los dispositivos mediáticos, la televisión principalmente, el cine, la radio, las revistas, en la propagación de las esporas del miedo y su capacidad de alterar el juicio de los sujetos* (47)”. Lo que la autora pone en palabras no es otra cosa que pensar a los medios de comunicación como actores que ponen en imágenes y en sonidos una interpretación sobre los hechos frente a la mirada del resto de la sociedad. En la sección “Cartas al país” del diario Clarín, Silvestre Escudero expresó su opinión tras haber visto y leído lo sucedido: *“En Constitución no vimos piqueteros, organizaciones, partidos políticos y demás. Vimos usuarios cansados de no ser escuchados por la empresa* (48)”.

Z. Bauman, haciendo referencia al miedo generado por los ataques terroristas a las Torres Gemelas en Estados Unidos, explica el rol de los medios en la difusión intrínseca de los hechos, *“esa notoriedad que la red televisiva mundial e Internet les permite conseguir puede también llevar el miedo a la vulnerabilidad y la sensación de peligro ubicuo y permanente mucho más allá de los límites de la capacidad de los propios terroristas”* (49), rozando el concepto de “conventillo global” que Aníbal Ford ya proponía a principios de los 90 al señalar que los medios son parte de la trama de la cultura. Particularmente en Latinoamérica la globalización de la información y difusión mundial de los ataques a la seguridad humana se entretiene con una crisis de fondo que también ha sido ocultada por los medios.

El editorial de La Nación subraya *“La vía institucional para expresar reclamos legítimos, como parecieron ser los que iniciaron la furia anteayer en la estación de trenes, ha sido reemplazada por explosiones de violencia espontáneas que son injustificables desde todo punto de vista* (50)”. En la misma línea y a pesar de haber sido testigo de los hechos la periodista Ana Laura Pérez, publicó *“lo que de lunes a lunes es una multitud desprolija y poco civilizada, pero pacífica, se transformó en una horda rabiosa. Un grupo rodeó las oficinas de los guardas y por los vidrios rotos de las pequeñas ventanas arrojaron papeles encendidos. Envalentonando, un chico trepó las moleduras e inutilizó las cámaras de vigilancia. La fogata cobró bríos y una primera corrida desde los andenes empujó a cientos de asustados al hall”* (51). Esta expresión descalifica a la vez que califica, a través de la connotación del término “horda”, a quienes hoy sufren en carne propia el abandono del Estado, quien no asume la responsabilidad política del control de los subsidios otorgados por la Secretaría de Transporte a cargo de Ricardo Jaime.

Para R. Reguillo *“la diferencia de los miedos de la Edad Media frente a los de la sociedad actual estribaría en la fuerza con la que estos últimos circulan en la forma de relatos planetarios, amplificados por los medios de comunicación”* (52).

Por su parte, el diario *Ámbito Financiero* expresó en las primeras líneas de la nota del 16 de mayo: *“fue evidente ayer la facilidad con que la gente puede subordinarse en la Argentina. Un tren detenido en Constitución y nuevas demoras hicieron estallar un conflicto social en los andenes* (53)”. El tratamiento de la nota, desestima la desprotección del Estado y reduce el motivo de la protesta por la suspensión de trenes a una “crisis de transporte” tal cual lo adelantó La Nación en la volanta del titular del 16 de mayo: *“La crisis del transporte: violentos incidentes en la estación Constitución”*. En este sentido La Nación vuelve a dejar en claro, y ya desde su editorial, *“la magnitud de un proceso de alto riesgo, cuyo escenario es el del apoderamiento de los espacios públicos por particulares que reclaman por supuestos derechos”*.

Lo expuesto deja en claro entonces la activa participación de los medios de comunicación en la representación y propagación de las inseguridades sociales, generando un espacio donde confluyen, de manera multidimensional, elementos, procesos, figuras, discursos, personajes, políticas, relatos y contrarrelatos; a veces tendiendo hacia un análisis sustentado en la matriz latinoamericana, y a veces oscureciendo la base del “iceberg”. Z. Bauman afirma lo anterior al exponer que *“quien controle los miedos (y por ende la esperanza y las salidas), controlará el proyecto sociopolítico de la sociedad”* (54). Ante este escenario, las posibilidades de emancipación quedan silenciadas y sólo permanece el eco del grito o la violencia desesperada que supo ponerse en palabras, en comportamientos y en actitudes de hartazgo en la protesta de Constitución.

Una conclusión sin miedo

Miedo ante la autoridad. Miedo que paraliza. Miedo a ser libres. Miedo que desespera. Miedo que se desborda. Lo ocurrido en la estación de Constitución fue fruto de la incertidumbre y la desprotección que afectan al sujeto ante su (im)posibilidad de emancipación y las dificultades de asumir la libertad ansiada en el proyecto de la Modernidad. En Latinoamérica, los ciudadanos, aunque no ajenos al camino de la individualidad imperante, aún exigen que el Estado se constituya como el garante de los derechos constitucionales, entre ellos el acceso al transporte público, el derecho al trabajo, a la salud y a la educación...

Se observa entonces, cómo en ese marco de situación, el sujeto se ensambla con sus iguales, para no sentirse solo ante el miedo, una sensación provocada por el abandono de la clase política y la no-inclusión en las prácticas de seducción del mercado. Una "realidad" que a la vez es acallada por las fuerzas represivas y silenciada por algunos medios de comunicación que se sirven del control y la reproducción de los miedos.

Notas

- (1) Al partir de su concepto de Modernidad Líquida, el autor hace un análisis de lo que ocurre en las sociedades de los llamados "países desarrollados", en especial Estados Unidos y gran parte de los Estados europeos. En este sentido, cabe aclarar la pertinencia de sus categorías al pensar la situación en Latinoamérica bajo los efectos de las políticas neoliberales siempre que sea en diálogo con las matrices culturales y políticas locales.
- (2) Bauman, Zygmunt; *"Para una teoría sociológica posmoderna"*; En: En torno a Zygmunt Bauman; Acta Sociológica N° 35. Universidad Nacional Autónoma de México; México; 2002; p. 161.
- (3) Bauman, Z.; Miedo Líquido; Ed. Paidós; Buenos Aires, 2006; p. 10.
- (4) Santiago Dapelo y Cornejo, Jesús; "Pasajeros sin trenes y sin colectivos por los cortes de calles en Constitución"; diario La Nación; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (5) Bauman, Zygmunt; Modernidad líquida; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 9.
- (6) *Ibidem*, p. 24.
- (7) Murray, Charles; *What it means to be a libertarian: a Personal Interpretation*, en Bauman, Zygmunt; Modernidad Líquida; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 24.
- (8) *Ibidem*.
- (9) Las otras empresas que explotan ferrocarriles urbanos son Ferrovías, Trenes de Buenos Aires y Metrovías.
- (10) Desde entonces, esa línea está en manos del Estado, que a su vez, entregó su administración a la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria (Ugofe) formada por las otras tres compañías.
- (11) Santiago Dapelo y Cornejo, Jesús; "Pasajeros sin trenes y sin colectivos por los cortes de calles en Constitución"; diario La Nación; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (12) Bauman, Zygmunt, *Emancipación en Modernidad Líquida*, Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 26.
- (13) Touraine, Alain; *Can we live together, equal and different?*, en Bauman, Zygmunt; Modernidad Líquida; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 28.
- (14) Bauman, Zygmunt, *ibidem*; p. 26.
- (15) Bauman, Zygmunt, *Emancipación en Modernidad Líquida*, Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 34.
- (16) Reguillo, Rossana; *"Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros"*; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); *Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanía*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana.; 2006; p. 28.
- (17) Bauman, Z.; Miedo Líquido; Ed. Paidós; Buenos Aires, 2006; p. 10.
- (18) *Ibidem*; p. 73.
- (19) Reguillo, Rossana; *"Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros"*; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); *Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanía*. Editorial Pontificia Universidad Javeriana; 2006; p. 32.
- (20) "Furia y heridos por trenes varados en Constitución"; diario *Ámbito Financiero*; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (21) "Tras la furia, el Roca siguió con demoras y la gente viajó gratis"; *Diario Clarín*; Buenos Aires, 17 de mayo de 2007.
- (22) "Empleados y comerciantes debieron atrincherarse"; diario *La Nación*; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (23) Kantt, Nathalie; "Ayer también hubo demoras en los trenes"; diario *La Nación*; Buenos Aires, 17 de mayo de 2007.
- (24) Bauman, Zygmunt; *En busca del espacio público* en *En busca de la política*; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2001; p. 24.
- (25) Ulrich Beck; *Risk Society: Towards a New Modernity* en Bauman, Zygmunt; Modernidad Líquida; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 39
- (26) Santiago Dapelo y Cornejo, Jesús; "Pasajeros sin trenes y sin colectivos por los cortes de calles en Constitución"; diario *La Nación*; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (27) *Ibidem*.
- (28) Cabe destacar que según el diario que se consulte, la cifra de heridos y detenidos varía.
- (29) Bauman, Zygmunt; *En busca del espacio público* en *En busca de la política*; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2001; p. 24.
- (30) *Ibidem*; p. 19.
- (31) Bauman, Zygmunt; *Para una teoría sociológica posmoderna* en *En torno a Zygmunt Bauman*; Acta Sociológica N° 35; Universidad Nacional Autónoma de México; México, mayo-agosto de 2002; p. 162.
- (32) Reguillo, Rossana; *"Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros"*; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins

- (Editores); Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías. Editorial Pontificia Universidad Javeriana; 2006; p. 30.
- (33) Carabajal, Gustavo; "Hubo furia tras la demora de los trenes"; diario La Nación; Bs. As., 16 de mayo de 2007.
- (34) Santiago Dapelo y Cornejo, Jesús; "Pasajeros sin trenes y sin colectivos por los cortes de calles en Constitución"; diario La Nación; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (35) Bauman, Zygmunt; "*Para una teoría sociológica posmoderna*"; En: En torno a Zygmunt Bauman; Acta Sociológica N° 35. Universidad Nacional Autónoma de México; México; 2002; p. 186.
- (36) Reguillo, Rossana; *Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros* en Pereira G José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías; Ed. Pontificia Universidad Javeriana; México, 2006.
- (37) Bauman, Z; Miedo Líquido; Ed. Paidós; Buenos Aires, 2006; p. 69.
- (38) Obarrio, Mariano; "Metropolitano no produce ganancias", diario La Nación; Bs. As., 17 de mayo de 2007.
- (39) Bauman, Zygmunt; *En busca del espacio público* en En busca de la política; Fondo de Cultura Económica; Bs. As., 2001; p. 61.
- (40) Santiago Dapelo y Cornejo, Jesús; "Pasajeros sin trenes y sin colectivos por los cortes de calles en Constitución"; diario La Nación; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (41) Bauman, Zygmunt, *Emancipación en Modernidad Líquida*, Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002; p. 28.
- (42) *Ibidem*; p. 28.
- (43) Bauman, Zygmunt; "*Para una teoría sociológica posmoderna*"; En: En torno a Zygmunt Bauman; Acta Sociológica N° 35. Universidad Nacional Autónoma de México; México, 2002; p. 189.
- (44) "La violencia, un fenómeno para tener en cuenta"; Diario La Nación; Buenos Aires; 20 de mayo de 2007.
- (45) "Hacer respetar la constitución"; Diario La Nación; Buenos Aires; 17 de mayo de 2007.
- (46) "Furia y heridos por trenes varados en Constitución"; Diario Ámbito Financiero; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (47) Reguillo, Rossana; "*Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros*"; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías. Editorial Pontificia Universidad Javeriana; 2006; p. 29.
- (48) Escudero, Silvestre; "Cartas al país"; Diario Clarín; Bs. As., 16 de mayo de 2007.
- (49) Bauman, Zygmunt; "*Los terrores de lo global*"; En: Miedo líquido; Editorial Paidós; Argentina; 2006; p. 139.
- (50) "*Hacer respetar la constitución*"; En Diario La Nación; Buenos Aires; 17 de mayo de 2007.
- (51) Pérez, Ana Laura. "*Náufragos desesperados*"; Diario Clarín; 16 de mayo de 2007. Buenos Aires.
- (52) Reguillo, Rossana; "*Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros*"; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías; Editorial Pontificia Universidad Javeriana; 2006; p. 48.
- (53) "Furia y heridos por trenes varados en Constitución"; diario Ámbito Financiero; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- (54) Reguillo, Rossana; "*Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros*"; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías; Editorial Pontificia Universidad Javeriana; 2006; p. 53.

Bibliografía

- Bauman, Zygmunt; En busca de la política; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2001.
- Bauman, Zygmunt; En torno a Zygmunt Bauman; Acta Sociológica N° 35. Universidad Nacional Autónoma de México; México; 2002.
- Bauman, Zygmunt; Modernidad líquida; Fondo de Cultura Económica; Argentina, 2002.
- Bauman, Zygmunt; Miedo Líquido; Ed. Paidós; Buenos Aires, 2006
- Reguillo, Rossana; "*Los miedos contemporáneos: sus laberintos, sus monstruos y sus conjuros*"; En: Pereira G., José Miguel y Mirla Villadiego Prins (Editores); Entre miedos y goces. Comunicación, vida pública y ciudadanías; Editorial Pontificia Universidad Javeriana, 2006.

Artículos

- "*Batahola social en Constitución por trenes que no andan aún con subsidios*"; En Diario Ámbito Financiero; Buenos Aires; 16 de mayo de 2007.
- "*Furia y heridos por trenes varados en Constitución*"; Diario Ámbito Financiero; Buenos Aires, 16 de mayo de 2007.
- "*Hacer respetar la constitución*"; Diario La Nación; Buenos Aires; 17 de mayo de 2007.
- "*La violencia, un fenómeno para tener en cuenta*"; Diario La Nación; Buenos Aires; 20 de mayo de 2007.
- "*Subsidios sin control no evitan colapso en FFCC*"; Diario Ámbito Financiero; Buenos Aires; 17 de mayo de 2007.
- "*Tras la furia, el Roca siguió con demoras y la gente viajó gratis*"; Diario Clarín; Buenos Aires, 17 de mayo de 2007.
- Carabajal, Gustavo; "*Hubo furia tras la demora de los trenes*"; Diario La Nación; Bs. As., 16 de mayo de 2007.
- Escudero, Silvestre; "*Cartas al país*"; Diario Clarín; Bs. As., 16 de mayo de 2007.
- Kantt, Nathalie; "*Ayer también hubo demoras en los trenes*"; Diario La Nación; Buenos Aires, 17 de mayo de 2007.
- Pérez, Ana Laura. "*Náufragos desesperados*"; Diario Clarín; 16 de mayo de 2007. Buenos Aires.
- Santiago Dapelo y Cornejo, Jesús; "*Pasajeros sin trenes y sin colectivos por los cortes de calles en Constitución*"; Diario La Nación; 16 de mayo de 2007, Buenos Aires.