

La próxima estación de Pino Solanas: un recorrido por el pasado nacional a través de la industria ferroviaria

Oswaldo Di Paolo

Austin Peay State University

Los trenes volverán como vuelven los días,
los meses, las estaciones. Los trenes
volverán para seguir uniendo pueblos,
regiones y ciudades. Los trenes volverán
como van y vuelven los pasajeros, las cargas
y mensajes. Los trenes volverán con la
misma regularidad de los que trabajan, los
que estudian, los que viajan. Los trenes
volverán simplemente por el placer de
viajar. Como el agua, la luz o el amor, no es
posible vivir sin ellos.
Pino Solanas

La República Argentina, al igual que otros países latinoamericanos, se prepara para conmemorar sus doscientos años de independencia de España (1810-2010). El comité del bicentenario argentino ha elaborado una página de internet que contiene una lista de las distintas actividades culturales que se están planeando para dichos festejos.¹ Asimismo, se ha creado la *Revista del Bicentenario*, la cual contiene un mensaje de José Nun, Secretario de Cultura de la Nación, incitando al pueblo a formar parte de un proyecto nacional que el gobierno viene desplegando en estos últimos años para celebrar “todas las cosas buenas hechas en los siglos que pasaron” (3).² Una reflexión más profunda del pasado es de vital importancia para detectar los errores del pasado y aspirar a un mejor resultado del plan gubernamental en cuestión. Una manera de hacerlo, es siguiendo el recorrido de la industria ferroviaria porque la misma tiene su origen en 1854 y su propagación se fomenta con la intención de disminuir las dificultades que acechan la consolidación de la nación, ideas impulsadas por los planteamientos románticos

decimonónicos. En *Facundo* (1845), Domingo Faustino Sarmiento (1811-1888) subraya que “el mal que aqueja a la República Argentina es la extensión: el desierto la rodea por todas partes, y se le insinúa en las entrañas; la soledad, el despoblado sin una habitación humana, son por lo general los límites incuestionables entre unas y otras provincias” (17). Es frente a este obstáculo de establecer una comunicación más estrecha con las distintas provincias en un territorio tan vasto que surge el deseo de establecer un sistema férreo.

La trayectoria del ferrocarril argentino es una alegoría de la historia nacional. A partir del siglo XIX, la Argentina y el transporte de trenes padecen de neocolonialismo, políticas neoliberales, corrupción y del desorden del gobierno que termina perjudicando el patrimonio público y privado del ciudadano. *La próxima estación* (2008) de Pino Solanas, un documental sobre la travesía ferroviaria argentina, es una representación del desarrollo y retroceso sufrido por la nación en los últimos 152 años.³ Para examinar el trasfondo histórico de los distintos gobiernos, la política de las redes ferroviarias y cómo el documental de Solanas pone de manifiesto estos cambios económicos y culturales, analizo las aspiraciones de visibilidad, inserción al mercado mundial y modernidad en el siglo XIX, las exposiciones internacionales, la edad de oro del tren y su decaimiento con las dictaduras del siglo XX y las nuevas formas traumáticas de privatización en una Argentina híbrida y globalizada.

El documental de Pino Solanas es un documental histórico político que aborda el tema del transporte ferroviario en la Argentina. Si bien, enfatiza la problemática contemporánea de este medio de transporte, al mismo tiempo hace un recorrido de las distintas medidas tomadas por el estado desde sus comienzos. La estructura temporal de *La próxima estación* no es lineal, ya que comienza con el deplorable estado actual de los trenes de pasajeros para indagar sobre el fracaso de la privatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos en los comienzos de los años

90. El gobierno, con la promesa de modernizar su funcionamiento, desnacionaliza esta empresa para dejarla en manos de capitales extranjeros. En oposición a la mejora de servicios esperados, se evidencia un incumplimiento de las pautas acordadas por las compañías privadas que lleva a la supresión de trenes interurbanos, el aislamiento de pueblos, la emigración de más de un millón de habitantes hacia las capitales y la modificación de la cartografía citadina. Asimismo, se maltrata el pasajero y se multiplican los robos y los crímenes. El director, por medio de imágenes fotográficas, montajes, mapas, planos de las primeras locomotoras y conversaciones con maquinistas jubilados evoca sucesivamente los tiempos de progreso de esta industria, al igual que presenta las erróneas decisiones que casi producen el exterminio total del tren.⁴

El nacimiento del ferrocarril en 1854: inserción, visibilidad y deseos de modernidad

Antes de abordar la historia del ferrocarril, es necesario analizar más a fondo el pensamiento de Sarmiento sobre la civilización y la barbarie que, según él, amenazaban el progreso y la unidad nacional. En 1845, durante su exilio en Chile y a través de varias entregas, Sarmiento expresa su ideología política en el diario *El Mercurio*. Como buen unitario, se opone a la tiranía del general Juan Manuel de Rosas (1793-1877), quiere centralizar el poder en Buenos Aires y aboga por la inmigración para poder poblar un país extenso. Asimismo, dice que la gente de Buenos Aires “lleva consigo esta idea fecunda de la fraternidad de intereses con la Francia y la Inglaterra” y que Rosas sustituía “otro vestido al vestido europeo, otras leyes, a las leyes europeas, otro gobierno al gobierno europeo” (*Facundo* 226). Es decir que Sarmiento condena la política de Rosas por no apreciar el valor de las naciones europeas en pugna y cerrarse económica y culturalmente a ellas, sacrificando el progreso y el conocimiento por la barbarie americana (Montaldo 39). En 1852, con la caída de Rosas en la batalla de Caseros, el discurso letrado del romanticismo comienza a materializarse y sus partidarios se acoplan a la estructura

del poder para forjar una nación que refleje sus pensamientos.⁵ Estos letrados se valen de la ciencia y el arte, dos “dispositivos privilegiados de la modernidad”, para sistematizar objetivos culturales y tecnológicos en busca de una Argentina moderna (27). Uno de estos proyectos es la incorporación de la innovación ferroviaria en la capital del país.

En este contexto surge el primer ferrocarril argentino el 12 de enero de 1854 por medio de una concesión dada a un grupo de ciudadanos porteños para construir una vía férrea que fuera desde la ciudad de Buenos Aires hacia el oeste (Scalabrini Ortiz 32). El documental de Solanas evoca esta época de una manera nostálgica. La cámara hace un recorrido de los archivos del viejo Ferrocarril del Oeste para transportar al espectador al pasado. La música de fondo es un tango que se fusiona con el sonido de una máquina a vapor y se incorporan imágenes de una filmación antigua, en blanco y negro, para mostrar el funcionamiento de esta red ferroviaria y la cantidad de pasajeros que transitan en la estación. Por medio de fotografías y la voz en *off* de Juan Carlos Cena, historiador y ferroviario, el espectador se entera del progreso que significa tener este tipo de tecnología. El tren permite una comunicación más estrecha de la ciudad con la campaña, sirve para llevar la cultura europea al interior y mejorar el desarrollo interno. Acorta los tiempos, aumenta la seguridad, contribuye a fomentar un patriotismo colectivo, influye en la formación de ciudades y pueblos pequeños y facilita la exportación de los productos del sector agropecuario (López 46).

En 1857, aproximadamente la tercera parte de la población de la ciudad de Buenos Aires asiste a la presentación de dos nuevas locomotoras, “La Porteña” y “La Argentina”, las que son bautizadas con agua bendita y coronadas con símbolos patrios y flores de todo tipo (Sabsay 93). Esta celebración, además de ser un festejo de bienvenida a la tecnología que brinda la modernidad, es también el origen del tren como ícono nacional. En “Critique of the Image”,

Umberto Eco dice que el código iconográfico eleva el significado de un código icónico, como ser la imagen del tren, la cual a través del tiempo es afectada por el gusto y la sensibilidad de una época y en este caso se convierte en un símbolo de progreso para el ciudadano argentino (37).

Según Scalabrini Ortiz, la creación estatal de este nuevo ícono es posible debido a que Rosas había podido neutralizar toda influencia británica durante su gobierno, ya que los ingleses sabían que el ferrocarril era “un instrumento de sujeción de extraordinaria eficacia” y es posible que trataran de establecer sus propias redes desde un principio, si las relaciones internacionales hubieran sido más propicias (32).⁶

El floreciente proyecto ferroviario es un espejo de la prosperidad nacional y de la implementación de las ideas de Sarmiento. En *La próxima estación*, Solanas incorpora fotografías de indígenas en la llanura pampeana y relata que “el capital europeo se alía a la oligarquía porteña para expandir la frontera contra el indio y expropiarle sus tierras.” Ante la necesidad de “civilizar” el interior, el presidente Justo José de Urquiza (1801-1870), entre 1854 y 1860, instala en Paraná un colegio de estudios preparatorios, impone la enseñanza gratuita y obligatoria para los niños de seis a trece años y se contratan maestros para fundar escuelas en todos los pueblos y distritos rurales. El programa de instrucción que se implanta, más allá de ser un modo de promover la educación en las provincias, es un medio de incorporar a los sujetos a la ciudadanía (Montaldo 42). De esta forma se fortalece el Estado porque se va generalizando y clasificando al criollo para que sea civilizado y disciplinado en el saber y en la moral europea (65). Solanas incluye una serie de fotografías que muestran a maestros impartiendo clases en el campo y luego hace un contraste con imágenes de Buenos Aires que denotan la incorporación de elementos propios de la modernidad. El fomento de la enseñanza en el interior y los adelantos

que experimenta la ciudad provienen del anhelo de instaurar un nacionalismo cultural y de convertir a la Argentina en una nación moderna.

El presidente Bartolomé Mitre (1821-1906), sucesor de Urquiza, fomenta la inmigración, moderniza la capital con la creación de tranvías, instalaciones eléctricas, iluminación a gas y barcos a vapor. En *Galerías del progreso: Museos, exposiciones y cultura visual en América Latina*, Beatriz González Stefan indaga sobre el deseo de José Martí de incorporar a Latinoamérica al reciente desarrollo material de la modernidad. Las exposiciones internacionales exhiben productos manufacturados como tranvías, ferrocarriles, teléfonos y surge un gran interés para mecanizar la vida urbana y expandir el conocimiento intelectual a un conocimiento material que ayude a insertar a Latinoamérica en una esfera mundial (234). Las medidas de Mitre van en línea con el pensamiento de Martí y el presidente busca la preeminencia del puerto de Buenos Aires y promueve las inversiones inglesas y estadounidenses en bancos, ferrocarriles y puertos que “caracterizan el control de la riqueza nacional” (Sabsay 88). Por ejemplo, William Wheelright (1798-1873) obtiene la concesión de los ferrocarriles del Sud y la construcción de la línea Rosario-Córdoba (90).

Desde este momento comienza a expandirse el recorrido del tren por medio de capitales extranjeros, predominantemente de origen británico, con la intención de obtener la mayor cantidad de materias primas solamente teniendo en cuenta el beneficio inglés. Para reflejar esta idea, el documental de Solanas permite que la cámara haga un recorrido de las instalaciones de la estación del Ferrocarril del Oeste. Su aspecto es fantasmal. Solamente se encuentran dos personas en ese edificio inmenso, Solanas y el profesor Juan Carlos Cena. Por medio de un plano americano que encuadra al historiador, Cena comenta el saqueo británico de materias primas y la exención de impuestos que favorece la entrada de productos manufacturados. Este discurso se

sobrepone a las imágenes desérticas de una estación en desuso. Pareciera que el documentalista quisiera evocar un sentimiento de nostalgia en el espectador y mostrar visualmente, sin el uso de palabras, el resultado negativo de una política imperialista.

Scalabrini Ortiz intenta revertir el control excesivo de los ingleses. Al analizar la decisión de no expropiar las líneas que estaban en manos extranjeras en 1879, se pregunta “¿Por qué dejar los otros [recorridos férreos] en poder de extranjeros cuya informalidad comercial y codicia perjudicaban las zonas del país que estaban bajo su tutela?” (55). Su cuestionamiento queda sin análisis profundo, tan sólo dice que el Reino Unido tiene a su disposición a las personas más prominentes de la sociedad porteña y que muchas son de origen provinciano (61). Este sector de la población argentina, obsesionado en mantener relaciones comerciales con Inglaterra, permite que los ingleses desarrollen su imperialismo económico creando redes ferroviarias que solamente favorecen el acceso británico a las materias primas para ser enviadas a Europa, manufacturarlas y volver a introducirlas en el mercado argentino, constituyéndose en un poder más eficaz que el mismo gobierno nacional.

En *The Wretched of the Earth* (1961), Frantz Fanon, al estudiar los problemas raciales y neo-coloniales en los países del “tercer mundo”, habla de la existencia de una clase media burguesa que toma el poder después de la independencia y que desarrolla un complejo de inferioridad al comparar la cultura y el desarrollo económico de su nación con la de los países europeos (145). Esto explica la contradicción del discurso de Sarmiento en *Facundo*. Su texto hace hincapié en civilizar a la barbarie a través de un patrón económico y cultural europeo. Al hablar del “triste”, un baile campesino del norte del país dice que es “frigio, plañidero, natural al hombre en el estado primitivo de barbarie” (38). Asimismo, en el siguiente capítulo halaga al gaucho y con una tonalidad romántica exalta la destreza y el talento del gaucho baqueano,

payador y rastreador. Sarmiento, es parte de la clase dirigente porteña que viene del campo, se rodea de la burguesía británica y se aleja de sus tradiciones provincianas.⁷ Según Fanon, la élite burguesa solamente defiende sus intereses, es incapaz de buscar unidad nacional o de construir una nación estable y su papel es el de camuflar la penetración neocolonial a través de una política capitalista (101).

El documental de Pino Solanas menciona que los ingleses pasan a monopolizar la industria ferroviaria durante el gobierno de Miguel Juárez Celman (1844-1909), entre 1886 y 1890. En esta época se establecen numerosas compañías inglesas como la “River Plate Fresh Heat Co, a las que se les garantiza el 5 % de los capitales que invierten. Asimismo, Juárez Celman, en 1887, vende las tres líneas argentinas (Ferrocarriles del Oeste, Ferrocarril Andino y Ferrocarril del Norte), un total de 1.877 kilómetros, a empresas británicas (Sabsay 130). De ahora en adelante no sólo se pierden varios ramales del estado, la economía se pone al servicio británico ya que si Inglaterra necesita algún producto en especial, se siembra ese cultivo y se cobran costos de fletes más bajos para favorecer sus intereses.

Los resultados negativos del plan económico a fines del siglo XIX producen una alta inflación debido a excesivas emisiones y empréstitos, reflejando el fracaso de la economía liberal implementada hasta el momento.

Las exposiciones internacionales, la edad de oro del tren y las dictaduras del siglo XX

Con la presidencia de José Figueroa Alcorta (1860-1931) se crean los ferrocarriles de fomento del estado en 1907. El documental de Solanas presenta a Edgardo Reynoso, guarda y delegado gremial, para que exponga sus ideas sobre este período. El director incorpora un plano medio de Reynoso para enfocarse en él y permitir que el espectador siga observando la estación de trenes. A medida que se va explicando el recorrido del tren de fomento, el plano detalle de un

mapa permite visualizar la vasta extensión férrea del estado. Asimismo, el capataz comenta que este proyecto es:

la gran revolución en materia ferroviaria porque es el estado el que puede promover las regiones a través del ferrocarril con tarifas reducidas, que puede favorecer a los productores, que puede ligar a las regiones entre sí y termina con el mito de que son los ingleses los únicos que promovieron los ferrocarriles argentinos y el progreso.

El gobierno de Figueroa Alcorta establece vías férreas nacionales que no tienen interés de competir con las británicas. El objetivo es incursionar en regiones que todavía siguen aisladas. De este modo, las empresas del estado vuelven a prosperar. Para las celebraciones del Centenario de la Revolución de Mayo de 1910, se organiza una exposición internacional en Buenos Aires que muestra uno de los sistemas de trenes más extensos del mundo y equivale a un sector importante de la economía del país. Igualmente, se exhibe el avance de la producción agropecuaria, el ingreso a los mercados internacionales con precios competitivos y se le informa al mundo que las economías regionales están en vías de desarrollo, como por ejemplo la producción azucarera en Tucumán y la vinícola en Cuyo. En 1910, a los 100 años de la independencia de España, la Argentina tiene el mercado nacional más grande de América Latina (López 92) el país quiere mostrarse ante el mundo. Las exposiciones son un lugar para ver y ser visto, una manera de inclusión en la economía mundial. Este deseo ya viene desde comienzos del siglo XIX. Cabe recordar que en la *Carta de Jamaica* (1815) que Simón Bolívar le envía a Henry Cullen, el libertador expresa su deseo de incorporar a Latinoamérica al comercio ultramarino. Las exhibiciones internacionales permiten que la Argentina se venda como un país que tiene una cantidad de productos no manufacturados para ofrecerle a la economía mundial,

buscan la superación del atraso colonial, persiguen un conocimiento tecnológico basado en la velocidad y la automatización para producir más a un menor costo y así alterar la cartografía existente que delimita entre centro y periferia y ubica a Latinoamérica en las márgenes del mapa mundial (González Stephan 225). Asimismo, permite replantear la dicotomía entre civilización y barbarie. No solamente se debe instruir al pueblo con el “libro importado” sino que revela la necesidad de educar a las masas populares con la nueva tecnología que se está produciendo (228).⁸

El auge económico que lucen los argentinos para el centenario de la independencia se desmorona con la crisis de 1929 cuando el valor de las acciones de los Estados Unidos disminuye un cuarenta por ciento. Las vicisitudes del capitalismo mundial afectan la base del modelo agro exportador sobre el que está organizada la economía argentina. Durante la segunda presidencia de Hipólito Irigoyen (1852-1933) se evidencia un déficit en el intercambio comercial, la balanza de pagos y de presupuestos. Aumenta la deuda externa y los recursos escasean. El caos y el desorden conllevan a un golpe de estado que derroca a Irigoyen y una junta militar pone a José Félix Uriburu al frente del país. Solanas incorpora escenas de un film de la época que muestran a Uriburu en una estación de trenes. Asimismo, el documental incluye una polifonía de voces, al alternar el relato político del director y el comentario desde el punto de vista ferroviario de Norberto Rosendo. Por medio de un plano secuencia, sin cortes para permitir que la cámara se desplace dentro de la estación de Retiro, se muestra la exuberancia y el detalle de la decoración y se incorpora la voz en *off* de Rosendo. Éste indica que si bien los ingleses construyeron estos palacios como la estación de Retiro, La Plata y Constitución, se hicieron “con garantías del estado, con subsidios, con plata de los argentinos” y su erección tenía el propósito de mostrar el déficit de las empresas británicas para que el estado argentino pusiera la diferencia.

Al hablar del perjuicio de las influencias foráneas de una nación, Fanon señala que existe un contraste entre la clase trabajadora que exige nacionalizar la economía y el concepto de “nacionalización” del sector oligárquico. Para este último, nacionalizar significa reimplantar un sistema de desventajas que perpetúe el modelo colonial y sirva de intermediario para beneficiar al extranjero (101). El gobierno de Uriburu se caracteriza por satisfacer sus deseos de riqueza y se rodea de gente rica, estancieros de la pampa, azucareros de Tucumán, banqueros, jueces y empresas internacionales. Este general, al igual que las clases dirigentes del siglo pasado, se une a la oligarquía porteña y a la burguesía inglesa e ignora que la clase trabajadora demanda la nacionalización de la economía (Sabsay 127).⁹

Habría que esperar hasta 1946, con la presidencia de Juan Domingo Perón (1946-1955), para poder implementar un proyecto de nacionalización.¹⁰ El presidente crea el Movimiento Nacional Justicialista en busca de una nación económicamente independiente, políticamente autónoma y socialmente equitativa. De esta manera se ocupa de las condiciones del trabajador (asistencia médica, plan de jubilaciones, estatutos del peón de campo). Se fortalecen las industrias básicas y livianas. Se crea el primer “Plan Quinquenal” con el propósito de promover las industrias agrícolas y de energía eléctrica. Se produce la estatización de los servicios públicos, entre ellos los ferrocarriles, y se imprime una serie de estampillas de correo con la imagen de una locomotora para ilustrar que el transporte ferroviario es un ícono nacional (Sabsay 308). Asimismo, se incorporan cien mil obreros a la industria del tren y se establece la escuela de tecnología férrea y otra para la formación de ingenieros ferroviarios (*La próxima estación*).

A esta época del transporte del tren, Pino Solanas la denomina la “edad de oro” y para mostrar su esplendor incorpora imágenes de una locomotora diesel, diseñada por el ingeniero Saccagio y construida en los talleres Linier para sugerir implícitamente que esa máquina es una

creación argentina y no una importación británica. El director dice que con Perón surge la empresa “Ferrocarriles Argentinos” y que ésta llega a superar los 50.000 kilómetros. Además, muestra material fotográfico para reflejar el lujo de los coches y los suntuosos comedores de los mismos. El documental subraya el esplendor de la sala de cine de los trenes e integra una filmación de la cantante Libertad Lamarque (1908-2000) para fragmentar su monólogo y variar el dinamismo del documental. A continuación, se incluye una filmación que presenta a Perón. La cámara, por medio de un plano medio, aísla al presidente dentro de un recuadro y descontextualiza su entorno para que el espectador se concentre en las palabras del gobernante. El jefe de estado cuenta que después de la segunda Guerra Mundial, los ingleses le deben a la Argentina dos millones de pesos en moneda nacional pero quieren vender sus ferrocarriles por diez millones. Al cabo de muchas negociaciones, los trenes pasan a manos argentinas por el monto de la deuda. Los ingleses no se percatan que el contrato estipula que también se compran todos los bienes directos del ferrocarril, un total de 26.000 bienes raíces. Por primera vez en la historia del país, se realiza un negocio con Inglaterra que favorece a los argentinos pero que no pone fin al neocolonialismo en la Argentina.

En 1955, el golpe de la Revolución Libertadora derroca a Perón y el país entra en el Fondo Monetario Internacional. A partir de esta fecha comienzan una serie de dictaduras que constantemente derrocan a presidentes democráticos. Entre 1963 y 1973, el país vive bajo el gobierno de facto del general Juan Carlos Onganía (1914-1995). A partir de 1976 y hasta 1983, el poder está en manos de una junta militar encabezada por tres miembros de las fuerzas armadas (Jorge Videla, Emilio Massera y Orlando Agosti). La política ferroviaria del proceso cierra 560 estaciones y disminuye considerablemente la cantidad de trenes en servicio. Toda esta reducción

la padecen los trenes interurbanos y locales del interior y el personal se reduce de 155.000 empleados en 1976 a 97.000 en 1980 (López 212).

Mientras que se comprime la industria ferroviaria nacional, la administración de Videla se caracteriza por la apertura financiera y comercial. La sobrevaluación monetaria dificulta la exportación y el poder económico se concentra en un ensamble de corporaciones nacionales y transnacionales. Asimismo, el ministro de economía cuenta con el apoyo de organizaciones financieras y bancos internacionales (Romero 221). *La próxima estación* se enfoca en estas dictaduras para reflejar que dentro de esos treinta mil desaparecidos hay empleados ferroviarios que resisten al gobierno por medio de huelgas y manifestaciones de protesta. Solanas elige la localidad de Tafí Viejo para conversar con José Luis Sosa, un ex ferroviario. El espectador entra en confianza con este hombre y la cámara refleja esta intimidad a través de un primer plano para registrar la angustia y las lágrimas que muestra su rostro. Sosa cuenta que su hermano fue víctima de los secuestros y asesinatos de la dictadura genocida, al igual que otros dieciséis jóvenes del mismo pueblo, quienes luchaban por mantener intacto el futuro del ferrocarril y repudiaban la censura y la política capitalista del gobierno de facto.

El tren en una Argentina heterogénea y globalizada

Al hablar del neocolonialismo en el “tercer mundo”, Frantz Fanon dice que la burguesía en los países subdesarrollados tiene la mente de un hombre de negocios que busca su propio beneficio, en vez de ser un promotor de las industrias del estado. Asimismo, el crítico comenta que la falta de preparación de la élite, la ausencia de lazos fuertes con la “masa” y la cobardía que exhibe al no tomar decisiones independientes en momentos difíciles son los motivos principales que terminan deteriorando la nación (98). Así se lo puede definir al gobierno de Carlos Menem, ya que privatiza las empresas de teléfono, gas, agua, trenes, aviones y frigoríficas

para ponerlas en manos de consorcios mayoritariamente extranjeros y pretende sacar provecho personal.¹¹ Sus mandatos se distinguen por la apertura al mercado internacional, la inseguridad social, la existencia de millones de desocupados y un índice de pobreza en aumento. En 1990, el jefe de gobierno restablece las relaciones diplomáticas con Inglaterra y encauza a la Argentina con los Estados Unidos en el escenario mundial y las políticas estructurales del gobierno facilitan la incorporación al proceso de globalización (Sabsay 458).¹²

Con el propósito de ilustrar este período de los ferrocarriles, *La próxima estación* incluye un metraje que muestra una reunión entre Menem y el presidente estadounidense, Bill Clinton, mientras que Solanas cuenta que las privatizaciones que se implementan durante este gobierno siguen los planes del Banco Mundial. El director explica que con la desnacionalización de las empresas del estado, éstas van a parar en manos de las industrias del automotor que tienen como objetivo reducir el sistema ferroviario. A continuación, el documental se enfoca en los daños que sufre la localidad de Patricios debido al cierre de ramales. La cámara hace un *travelling* por las distintas calles del pueblo y la música acentúa la desolación que se advierte. Una voz en *off* comenta que “Patricios está muerto... nació, vivió y murió con el ferrocarril... todos quedamos a la deriva, casi en la nada.” A través de un plano medio, la cámara revela a un habitante del lugar que recuerda, por medio de fotografías en blanco y negro, las épocas felices del ferrocarril. Inmediatamente después, un plano general muestra un tren recorriendo la pampa desértica y Solanas cuenta que se cerraron ochocientas estaciones y más de un millón de personas tuvieron que emigrar en busca de nuevos trabajos. Se incrementa el número de gente que vive en carestía. Las villas miserias siguen esparciéndose en la cartografía urbana, convirtiéndose en lugares peligrosos e intransitables con habitantes que no tienen la opción de acoplarse a la fuerzas de trabajo. El empleo es cada vez para menos personas, la cuales cobran menores salarios en medio

de una ascendiente inseguridad. La inestabilidad del oficio excluye y el desempleado se ve como un expulsado.

A estas dinámicas de exclusión, de Sousa Santos las denomina fascismo social ya que estas personas son desplazadas por el método operacional de un mercado global y, consecuentemente viven en un constante desconcierto de expectativas (83). Más allá de ser una problemática económica pone en duda la identidad misma del ciudadano como ser social. Según la óptica de Beatriz Sarlo, ser argentino “significaba ser alfabetizado, ser ciudadano y tener un trabajo asegurado...el triangulo de la identidad se quebró (50). Es decir que la identidad argentina se forma con los discursos letrados del siglo XIX y el deseo de constituir una nación civilizada. Estos ideales han sido el motor modernizador del país pero con el gobierno menemista, el estado se subordina a las presiones de cambios tecnológicos, económicos y culturales, se entrega a las necesidades del mercado e ignora las del argentino y se produce una fragmentación del sentimiento nacional.

No solamente el documental manifiesta el desfase en la identificación del ciudadano y el éxodo de los habitantes del interior a las grandes ciudades, sino que también recalca el deterioro humano y moral por medio de protestas y manifestaciones. Solanas ilustra la resistencia de la unión ferroviaria y enumera las diferentes huelgas en las que sus miembros participan. El malestar y el descontento se extienden a la población en general. Se realizan “piquetes”, “cacerolazos” y “escraches” para denunciar la corrupción del gobierno y el hambre que sufre el pueblo.¹³ Estos grupos de resistencia utilizan el espacio urbano para hacer “escrachadas”, las cuales comienzan durante el gobierno de Raúl Alfonsín con el propósito de exponer a los represores de la dictadura militar pero ahora también se realizan para rechazar el neocolonialismo y la corrupción del menemismo. Sobre los escraches, Diane Taylor explica que

este arte callejero consiste en “street signs that incorporate the photograph to mark the distance to a perpetrator’s home. When they reach their destination, they paint the repressor’s name and crimes in yellow paint on the sidewalk in front of the building” (Taylor 165). En las “escrachadas”, artistas plásticos diseñan grafitis y mapas socio-históricos alternativos que colocan en distintas partes de la ciudad como por ejemplo “Cárcel a Menem, asesino” o “Genocidas de ayer hambreadores de hoy” (*Página 12*). Estos *performances*, como los denomina Taylor, sirven para reactivar la memoria de los ciudadanos, reconocer los errores del pasado y del presente, fortalecer el recuerdo de las futuras generaciones frente a la gran amenaza del olvido y transmitir las experiencias traumáticas de la dependencia extranjera y la inmoralidad de los gobernantes.¹⁴

Además de mostrar el perjuicio moral y psíquico del individuo, *La próxima estación* ilustra el estropeo material que sufren los ferrocarriles. Para reflejar el saqueo y el cierre de los mismos por las empresas privadas que recibieron las concesiones, Solanas dialoga con el ingeniero Élide Veschi en un taller ferroviario en desuso. El especialista explica que la fábrica en la que se encuentran era considerada una de las cinco más modernas del mundo. Simultáneamente, la cámara hace un plano detalle de las herramientas y maquinarias oxidadas que se hallan en el galpón. Asimismo, el técnico informa sobre la corrupción estatal y comenta que desaparecieron cuatro mil vagones y que de los trescientos millones de pesos, precio al que estaba valuado el capital ferroviario, no hay registros que indiquen que el gobierno recibiera dinero alguno.

La depravación, el robo y las privatizaciones del patrimonio público durante la administración menemista continúan con Néstor Kirchner, presidente entre 2003 y 2007. Según la óptica de Fanon, los grupos dirigentes son los “criados” de los intereses foráneos que sabotean

la economía nacional y desmantelan las instituciones del estado mientras la moral declina y la corrupción triunfa (23). Así procede el gobierno durante estos años y se convierte en un sirviente de las corporaciones extranjeras. El director del documental cuenta que las compañías multinacionales (mineras, petroleras, bancarias) tienen ganancias extraordinarias y al mismo tiempo reciben subsidios del gobierno. Además, se entrega la concesión del Belgrano Cargas a capitales chinos y las líneas ferroviarias que conectan Buenos Aires con Mendoza y la Mesopotamia pasan a manos de empresas brasileras. Estas firmas no cumplen con las obligaciones estipuladas en el contrato y el estado paga el salario de los empleados, las roturas y reposiciones del material y les otorga beneficios impositivos y subvenciones.

Mientras se privilegia el capital extranjero, Carlos Menem es elegido senador nacional en diciembre de 2005. *La próxima estación* incorpora un film que muestra al ex presidente asumiendo su nuevo cargo y Solanas dice que el ex gobernante fue procesado por contrabando de armas en Ecuador y Croacia, esta ilícitamente relacionado con la explosión del taller militar de Río Tercero, el fraude en la venta de Yacimientos Petrolíferos Fiscales y la compañía telefónica Entel, el sobreprecio en obras públicas, el camuflaje de cuentas corrientes en el exterior y la destrucción del sistema ferroviario. Con respecto a este último desacierto del gobierno de Menem, Kirschner promete en vano reactivar la industria ferroviaria y reabrir las fábricas de Tafí Viejo, Junín, Laguna Paiva y Alta Córdoba. El estado, resuelto a no rescatar las estaciones ni restablecer los trenes interurbanos, empieza a vender sus propiedades en Córdoba, Mendoza y Rosario, las cuales se convierten en *shoppings*, cines, supermercados, restaurantes, salones de fiestas y discotecas y se producen modificaciones en el paisaje ciudadano. Según Néstor García Canclini, la participación del ciudadano se manifiesta a través del consumo. Ya no son los iconos nacionales como el tren los que contribuyen a formar una identidad, sino es el consumo

de productos desterritorializados los que forjan una identificación determinada (Consumidores 15).

El panorama de la ciudad exhibe cambios radicales motivados por la globalización y sus efectos negativos de dependencia económica y cultural, violencia, inseguridad y desasosiego.¹⁵ El argentino despliega nuevos hábitos para protegerse. En las grandes ciudades se evidencia un abandono gradual de los espacios públicos al aire libre y hay una búsqueda de seguridad en nuevos tipos de urbanización (Dammert 14). De ahí que los *shoppings* sirven de refugio para los habitantes que temen ser victimizados en las calles o en el foco de la ciudad. El centro ya no es para pasear o divertirse. En *Imaginario urbano*, García Canclini señala que hay un cambio en “los usos del espacio urbano al pasar de ciudades centralizadas a ciudades multifocales, policéntricas, donde se desarrollan nuevos centros a través de los *shoppings*” (81). Es decir que hay un abandono gradual del casco histórico. Por la noche, las peatonales céntricas están desiertas como es el caso de la peatonal Córdoba en Rosario y Florida en Buenos Aires. Estos nuevos *shoppings* gozan de adelantos tecnológicos que permiten el monitoreo de sus visitantes a través de cámaras y poseen guardias de seguridad que vigilan constantemente el lugar. Por lo general son construidos en terrenos y estructuras que pertenecen al estado. Un ejemplo es el centro comercial Alto Rosario, en la ciudad de Rosario, asentado en los antiguos galpones ferroviarios que ahora son concesionados a empresas privadas. En cierta forma la globalización se aprovecha del miedo para seguir implantando en las ciudades una cadena de cines, restaurantes y tiendas que venden productos de consumo manufacturados por compañías extranjeras dentro de estos centros comerciales.¹⁶

Estos ejes de consumo también son engañosos. Pareciera que no excluyen y están abiertos para todos sin discriminar el nivel socioeconómico del individuo. En *Escenas de la vida*

posmoderna, Beatriz Sarlo comenta que aquellos que viven en zonas marginadas pueden gozar de un lugar limpio y moderno, el cual visitan los fines de semana cuando la gente de mayor ingreso se encuentra en otros lados (20). El pobre no tiene acceso a la mercancía, tan sólo pasea y mira vidrieras. Como dice Sarlo, “[sueñan] con piezas que se encuentran en el mercado” y aquellos que pueden consumir los productos que se ofertan piensan que éstos les otorgan una identidad. Esta identificación es promovida por el *advertising*, el internet y la idea del *shopping spree*, los cuales dan la impresión de que el centro comercial es un lugar paradisíaco y seguro y permiten que los consumidores, especialmente los jóvenes, sientan una cierta filiación con los bienes del mercado mundial (30). Al mismo tiempo que se efectúan cambios en el consumo y en la cartografía de la ciudad, la industria ferroviaria es despojada de sus instalaciones para el beneficio de compañías transnacionales y paulatinamente se disipa el anhelo de recuperar el tren, un ícono nacional y testigo de los fracasos y los triunfos de la nación.

Conclusión

La historia del tren que presenta Pino Solanas permite hacer un recorrido del pasado histórico argentino desde 1854 hasta el presente. El tren surge como instrumento eficaz de un proyecto nacional erigido por el discurso letrado del siglo XIX en busca de civilizar a la barbarie y con el propósito de adentrar a la Argentina en un mundo moderno. Tiene el propósito de mejorar la comunicación y el intercambio mercantil y cultural entre las distintas provincias y la ciudad de Buenos Aires. Para 1857, se lo considera un orgullo nacional que promueve el patriotismo del ciudadano pero la afiliación con capitales extranjeros subyugan el desarrollo económico del país. La oligarquía porteña se deslumbra con la burguesía inglesa y para 1890, Inglaterra logra monopolizar la industria ferroviaria y controlar la economía.

En el siglo XX, la política de Figueroa Alcorta logra expandir ramales nacionales con el propósito de promover la riqueza regional. Las celebraciones del Centenario de la Revolución de Mayo durante su presidencia, específicamente la exposición internacional de 1910, muestran la modernización y prosperidad del país en sus primeros cien años de vida. Asimismo, el gobierno de Perón logra nacionalizar las industrias, recrear un fervor nacional y resurgir la imagen del tren como símbolo de progreso. Las dictaduras que van desde la caída de Perón hasta el gobierno de Raúl Alfonsín (1927-2009), incrementan el terror, la censura y la inversión foránea pero reducen considerablemente el patrimonio público. Al igual que los gobiernos de facto, las administraciones de Carlos Menem y Néstor Kirchner se destacan por la corrupción, la desnacionalización de las empresas estatales y el “ferrocidio.” Asimismo se evidencia un fascismo social y una globalización hegemónica que excluye.

El programa nacional que promueve el gobierno de Cristina Fernández para el bicentenario quiere mejorar “la prosperidad económica... la concientización y la identidad nacional de toda la población... [y] la transparencia de las instituciones.” El gobierno actual sigue la misma política neocolonial de Menem y Kirchner. En el 2008, la Cámara de Diputados de Santa Cruz concreta un acuerdo con la industria petrolera *Pan American Energy* para otorgarle la concesión de las aéreas hidrocarburíferas hasta el año 2027, con el privilegio de explotar esos yacimientos hasta el 2047 (Zaiat 1). Asimismo, la corrupción gubernamental continúa manifestándose en los organismos del estado. En agosto de 2009, el INDEC (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos) es acusado de manipular los índices que reporta (Nogoyá 1). Con respecto a la industria ferroviaria, en el 2008, el presidente firmó un contrato con la compañía francesa *Alstom* para construir el primer tren de alta velocidad en América Latina. El proyecto cuesta cuatro mil millones de dólares y pretende unir las ciudades de Rosario, Córdoba

y Buenos Aires. El documental de Solanas menciona este plan y comenta que con ese dinero se podrían reconstruir todos los ramales que existieron en el pasado, permitiendo un sistema férreo para todo el país.

La próxima estación tiene un final optimista. La comunidad de Patricios mantiene la vieja estación en desuso y establece un teatro comunitario que recrea la época dorada del tren, cuando el pueblo progresaba a causa de la industria ferroviaria. Solanas dice que “los trenes volverán”, que la esperanza no se ha perdido porque “no se puede vivir sin ellos.” El tren ya no es un símbolo patrio que denota progreso y una inserción a la modernidad, como lo fue en las celebraciones del primer centenario. Hoy en día, se vive en una “heterogeneidad multitemporal”, usando las palabras de García Canclini, donde lo moderno se mezcla con lo posmoderno y lo premoderno. El tren es símbolo de una modernidad fallida y si se construye una máquina de alta velocidad, ésta hará su recorrido junto a los que reflejan el mismo deterioro de la nación, denotando una hibridez todavía más acentuada. El bicentenario promueve un festejo con el propósito de mostrar a Buenos Aires como una ciudad posmoderna, con la intención de construir rascacielos que denoten esa actitud, pero con la intervención de capitales transnacionales que no han demostrado favorecer al ciudadano. Asimismo, la Argentina cumple estos doscientos años de independencia en medio de la corrupción, el desorden y en la encrucijada de una dependencia cultural y económica.

Notas

¹El comité del bicentenario está integrado por el jefe de gabinete de ministros, Aníbal Fernández, el ministro del interior Florencio Randazzo y el secretario de cultura de la nación, Jorge Coscia. Algunas de las actividades más sobresalientes para conmemorar la ocasión son concursos de obras de teatros y cine sobre el bicentenario, de ensayos sobre la identidad nacional y de dibujo y literatura para niños. Además, se planean programas para impulsar el arte artesanal y se están llevando a cabo foros y encuestas para fomentar la participación del ciudadano.

²En *Revista del Bicentenario*, Nun dice que el proyecto nacional consiste en mejorar “las escuelas, la justicia social, la prosperidad económica, el respeto a los derechos humanos, la concientización y la identidad nacional de toda la población, la disminución de la desigualdad, la transparencia de las instituciones, la consolidación de la democracia-todo esto es el proyecto nacional. Por eso estoy firmemente convencido de que vale la pena empeñar nuestras mejores energías en producir con entusiasmo nuestro gran festival” (3).

³Pinos Solanas es un reconocido director argentino con una extensa producción cinematográfica: *La hora de los hornos* (1968), *Los hijos de Fierro* (1975), *La mirada de los otros* (1980), *El exilio de Gardel* (1985), *Sur* (1988), *El viaje* (1992), *La nube* (1998), *Memorias del saqueo* (2004), *La dignidad de los nadie* (2005), *Argentina latente* (2007), *La próxima estación* (2008) y *Tierra sublevada* (2009). También es necesario comentar que Pino Solanas fue candidato a diputado nacional para la ciudad autónoma de Buenos Aires en las elecciones de 2009. Fue derrotado al sacar solamente el 24 % de los votos. El peronismo durante estas elecciones estaba fragmentado en distintas franjas y Solanas representaba a la oposición del gobierno de Cristina Fernández dentro del mismo partido.

⁴Es necesario aclarar que a pesar de intentar re-presentar una realidad histórica, el documental de Solanas no puede escapar de cierta ficcionalización. En *Introduction to Documentary*, Bill Nichols dice que las imágenes que se incorporan en el documental son editadas y son el resultado de las decisiones del fotógrafo y del director. El documental como texto está construido desde una cierta perspectiva moral o política y no puede considerarse como algo netamente objetivo. Además, Nichols comenta que el documental, al igual que la fotografía, obtienen una impresión apropiada de la realidad más que una cierta autenticidad y que así como una foto puede ser modificada, el documental también goza de esa propiedad (85).

⁵Ver *La ciudad letrada* de Ángel Rama. El autor explica que en el período barroco “la ciudad letrada” o aquellos que saben leer y escribir las leyes van desplazando a los demás y se van formando anillos concéntricos alrededor del poder. En el siglo XIX, los letrados se adhieren una vez más a los ejes del poder, ya que la escritura es un agente activo en la fundación de las naciones de América Latina.

⁶En *Historia de los ferrocarriles argentinos*, Scalabrini Ortiz menciona que en 1829, Lord Ponsomby, ministro de Inglaterra en el Río de la Plata le escribe una carta al ministro Lord Aberdeen diciendo que él cree que “el gobierno de Su Majestad Británica podrá orientar como le plazca los asuntos de esta parte de Sud América” (32).

⁷Cabe recordar que Sarmiento también es provinciano. Ver *Recuerdos de provincia* (1850) y durante su presidencia entre 1868 y 1874, implementa “una política económica clásica del sistema liberal” (*Los presidentes* 97).

⁸En “Nuestra América” (1891), José Martí dice que el problema de América Latina no debe verse de acuerdo al binomio civilización y barbarie sino entre la falsa erudición y el hombre natural y que la educación por medio del libro importado no satisface las necesidades de los países en cuestión (16).

⁹ Durante esta década de 1930, Scalabrini Ortiz denuncia la política ferroviaria y pide que se nacionalicen todas las empresas. Norberto Galasso, en la introducción a la edición de 2006 del libro de Scalabrini Ortiz, dice que “la prensa se cierra ante [las] peligrosas denuncias [de Scalabrini Ortiz]. Ni la universidad, ni los partidos políticos sirven de cauce a sus exposiciones” (10).

¹⁰ La figura de Perón es controversial en la Argentina. Como todo caudillo, tiene sus seguidores y sus enemigos. Debo aclarar que mi intención es investigar sobre su mandato y no reflejar una ideología política. Mi propósito consiste en exponer las medidas ferroviarias y sociopolíticas que pretende desarrollar su gobierno. Asimismo, si Solanas tiene una agenda peronista en su documental, no puede negarse que la edad de oro del tren ocurre durante el mandato de Juan Perón.

¹¹ A manera de ejemplo, la familia Menem se ve envuelta en el caso *Swiftgate*. En 1990, el embajador de los Estados Unidos respalda una queja del frigorífico *Swift* en la Argentina por haberse sobornado para que “agilizara” unos trámites de liberación de impuestos de maquinarias. Durante este mismo tiempo, la cuñada de Menem es detenida con una valija llena de dinero que supuestamente provenía de un negocio de tráfico de armas con Monzer al Kassar, a quien el gobierno le había emitido un pasaporte argentino (Romero 298).

¹² Según Boaventura de Sousa Santos, la globalización es “el proceso mediante el cual una condición o instancia local logra extender su radio de influencia a lo largo del globo, y al desplegar esta acción, desarrolla la capacidad de designar como local a la instancia o condición social con la cual compete” (86). Este crítico distingue entre dos tipos de globalizaciones, una “hegemónica” y otra “contrahegemónica.” La primera se refiere a las maniobras del capitalismo global que se imponen incluyendo o excluyendo lugares, países o continentes. Es esta corriente la que me interesa explorar porque además de generar efectos positivos, produce efectos

negativos que son los que me interesan desarrollar. La globalización contrahegemonica es la resistencia global que surge de movimientos sociales o de grupos internacionales que pretenden contrarrestar la exclusión social (87).

¹³ Así comienzan los “cacerolazos.” Los reproches se suelen hacer con cacerolas, las cuales son golpeadas para producir ruido y llamar más la atención. Durante esta época también surge el término “piquetero” para referirse a un grupo de ciudadanos quienes bloquean las rutas con neumáticos u otro tipo de barricada. El propósito es paralizar el tráfico y protestar en contra de las medidas económicas implementadas por empresas privadas o por el gobierno mismo.

¹⁴ En *The Archive and the Repertoire*, Diane Taylor explica que las protestas son una puesta en escena, un *performance*, que sirven para sobrellevar el trauma patológico personal y transferirlo, sin patología, al resto de los ciudadanos (167).

¹⁵ En “Citizen Insecurity and Fear: Public and Private Responses in Argentina”, Catalina Smulovitz registra un aumento del crimen del 150,6 % en la década de los '90. Los robos de propiedad privada aumentan un 241 % y los homicidios por cada 100.000 habitantes crecen un 23 % (127). Asimismo, en “Construyendo ciudades inseguras: temor y violencia en Argentina”, Lucía Dammert, la justicia tiende a centrar los castigos en los sectores pobres y marginales de la sociedad y, por consiguiente, éstos no denuncian los crímenes que sufren. Asimismo, el 40 % de los ciudadanos argentinos no reporta los delitos por falta de confianza en las instituciones policiales y de la justicia en general (11) y una encuesta del año 1999 revela que menos del 30 % de la población argentina se siente sin miedo en los barrios donde habita (17).

¹⁶ En *Fear and the City*, Jon Bannister denomina a los *shoppings* como *fortified cells* (810).

Obras citadas

Alstom. 2009. 3 Oct. 2009. <<http://www.alstom.com>.>

Argentina latente. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur. Buenos Aires, 2007.

Bannister, Jon. *Fear and the City*. Abingdon: Carfax, 2001.

Bicentenario argentino. 2009. 2 Oct. 2009. <<http://www.bicentenario.gov.ar>>.

Bolívar, Simón. *Carta de Jamaica*. Barcelona: Linkgua, 2007.

Dammert, Lucía. "Construyendo ciudades inseguras: temor y violencia en Argentina."

Journal of Latin American Urban and Regional Studies 27.82 (2001): 5-21.

Ecco, Umberto. "Critique of the Image." *Thinking Photography: Communications and Culture*.

Burgin, Victor. Editor. London: Macmillan, 1982. 32-38.

El exilio de Gardel. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur y Tercine. Buenos Aires, 1985.

El viaje. Dir. Pino Solanas. Prod. Pino Solanas. Buenos Aires, 1992.

Fanon, Frantz. *The Wretched of the Earth*. New York: Grove Press, 2004.

García Canclini, Néstor. *Consumidores y ciudadanos: conflictos multiculturales de la globalización*. México, D.F.: Grijalbo, 1995.

---. *Imaginario urbanos*. Buenos Aires: Eudeba, 1997.

González Stephan, Beatriz. "Invenciones tecnológicas. Mirada postcolonial y nuevas pedagogías:

José Martí en las exposiciones universales." *Galerías del progreso: museos, exposiciones y cultura visual en América Latina*. Ed. González Stephan, Beatriz y Jens Anderman.

Rosario: Beatriz Viterbo, 2006.

Harvey, David. *Possible Urban Worlds*. Amersfoort: Twynstra Gudde, 2000.

La dignidad de los nadies. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur. Buenos Aires, 2005.

La hora de los hornos. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur. Buenos Aires, 1968.

La mirada de los otros. Dir. Pino Solanas. Prod. Instituto Audiovisual del CENAM de Francia. París, 1980.

La nube. Dir. Pino Solanas. Prod. Les films du sud. París, 1998.

La próxima estación. Dir. Pino Solanas. Prod. Pino Solanas. Buenos Aires, 2008.

López, Mario y Jorge E. Waddell. *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina: 150 años de política ferroviaria*. Buenos Aires: Lumiere, 2007.

Los hijos de Fierro. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur, Little Bear y WDR-Telepool. Buenos Aires, 1975.

Martí, José. "Nuestra América." *Nuestra América*. Buenos Aires: Nuestra América, 2005.

Memorias del saqueo. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur. Buenos Aires, 2004.

Montaldo, Graciela. *Ficciones culturales y fábulas de identidad en América Latina*. Rosario: Beatriz Viterbo, 2004.

Nichols, Bill. *Introduction to Documentary*. Bloomington: Indiana UP, 2001.

Nogoyá. 2008. Oct. 2009. <<http://www.diarionogoya.com.ar/wp/2008/09/26/cusinato-critic-a-cristina-kirchner-por-mentir-sobre-el-indec-y-la-inflacin-en-argentina/>>.

Nun, José. "El bicentenario como festival." *Revista del Bicentenario* (2009): 2-3. <<http://www.bicentenario.gov.ar>>.

Página 12. 2001. Oct. 2009. <<http://www.pagina12.com.ar/2001/01-06/01-06-11/pag04.htm>>.

Rama, Ángel. *La ciudad letrada*. Montevideo: Arca, 1998.

Romero, Luis Alberto. *A History of Argentina in the Twentieth Century*. University Park: Pennsylvania UP, 2002.

Sabsay, Fernando. *Los presidentes argentinos: quiénes fueron, qué hicieron, cómo vivieron*. Buenos Aires: Ateneo, 2001.

- Santos, Boaventura de Sousa. "Nuestra América: la formulación de un nuevo paradigma subalterno de reconocimiento y redistribución." *La caída del Angelus Novus: ensayos para una nueva teoría social y una nueva práctica política*. Ed. Santos, Boaventura de Sousa y César A. Rodríguez. Colección En clave de sur. Bogotá: ILSA, 2003. 81-120.
- Sarlo, Beatriz. *Escenas de la vida posmoderna: intelectuales, arte y videocultura en la Argentina*. Buenos Aires: Ariel, 1996.
- . "Ser argentino." *Cuadernos de nación: imaginarios de nación. Pensar en medio de la tormenta*. Ed. Jesús Martín Barbero. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia, 2001.
- Sarmiento, Domingo Faustino. *Facundo*. Buenos Aires: Altamira, 2006.
- . *Recuerdos de provincia*. Buenos Aires: Sur, 1962.
- Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Lancelot, 2006.
- Smulovitz, Catalina. "Citizen Insecurity and Fear: Public and Private Responses in Argentina." *Crime and Violence in Latin America: Citizen Security, Democracy and the State*. Ed. Fruhling, Hugo, Joseph S. Tulchin y Heather A. Golding. Washington, D.C.: Woodrow Wilson Center Press, 2003. 125-153.
- Sur*. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur y Pacific. Buenos Aires, 1988.
- Taylor, Diana. *The Archive and the Repertoire*. Durham: Universidad de Duke, 2003.
- Tierra sublevada*. Dir. Pino Solanas. Prod. Cinesur. Buenos Aires, 2000.
- Zaiat, Alfredo. "El juego de simulación." *Página 12*. 1 julio, 2007.