



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY



Universidad de la República
Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación
Unidad de Profundización, Especialización y Posgrados
Maestría en Ciencias Humanas opción Antropología de la Cuenca del Plata

Tesis para defender el título de Maestría en Ciencias Humanas.
Antropología de la Cuenca del Plata

El tren del trabajo

Etnografía sobre los impactos del tren de UPM en el trabajo
y los trabajadores en la localidad de Las Piedras

Autora: Lic. Laura Viviana Ferdinand Pargas

Director de tesis: Dr. Marcelo Rossal (FHCE, Udelar)

Montevideo, 15 de setiembre de 2025

Aval del director de tesis

Montevideo, 15 de septiembre de 2025

Hago constar que avalo la presentación de la tesis de Maestría en Ciencias Humanas, opción Antropología de la Cuenca del Plata, titulada *El tren del trabajo. Etnografía sobre los impactos del tren de UPM en el trabajo y los trabajadores en la localidad de Las Piedras*, realizada bajo mi orientación por Laura Ferdinand.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'M' followed by a horizontal line and a small flourish.

Prof. Adj. Dr. Marcelo Rossal

Agradecimientos

A quienes formaron parte de la construcción de un campo que fue maravilloso, por su aprendizaje académico, pero también por el aprendizaje de vida, de estar y sostener; sin ustedes no hubiera sido posible, espero estar a la altura.

A Nelson, Adriana, Carlos, Miguel, Gabriela, Laura, por su cariño, su aliento y apoyo.

A mi tutor, por el crecimiento en sus diferentes formas. Marcelo, ¡siempre agradecida con vos!

A mis compañerxs, colegas y amigxs de seminarios, cursos y charlas de boliches, gracias por el aguante, el cariño, los aportes y las discusiones que siempre nos hacen crecer y ser mejores que ayer.

A Milton, Vale, Edu, Lore, Luis, Marcia, Kathia, Cinthya, y aquellos que no menciono, pero me han acompañado desde siempre ¡¡Gracias!!

A mis docentes, quienes han acompañado mi trayectoria y que, más allá de las diferencias, todos son grandes profesionales que la Universidad pública tiene.

A mis compañerxs de trabajo y amigxs, gracias por estar siempre al pie, por el aprendizaje, las reflexiones, las charlas, por ser lo que son y hacerme parte de, esto también es de ustedes.

A mis amigas y hermanas de la vida, con quienes crezco día a día y sin quienes no sería lo que soy: Antía, Noel, Mariana, Mauge, Vero. Que la vida nos siga encontrando juntas.

A mi familia, porque nos hemos elegido, sostenido y superado mil cosas juntos, ¡salú por nosotros! Y por ella...

A Diego, por el reencuentro.

A la vida, por todo lo que he vivido y me ha traído hasta aquí.

Índice

Introducción	9
CAPÍTULO I. La investigación	20
1.1. Etnografía	20
1.2. Delimitando el campo	23
1.3. El lugar	30
1.4. El trabajo	33
CAPÍTULO II. Contextos	38
2.1. Sistemas de producción. El caso uruguayo	38
2.2. Las obras del Ferrocarril Central	42
2.3. Las Piedras	45
2.4. Trabajo y más trabajo	49
CAPÍTULO III. Prácticas económicas	56
3.1. Producciones	56
3.2. Las pasteras	63
3.3. ¿Y el agua?	68
CAPÍTULO IV. Sujetos y objetos	78
4.1. Identidades	78
4.2. Las cosas por su nombre	80
4.3. Los objetos, los espacios, la vida	87
4.4. Una chance o dos	92
CAPÍTULO V. Impactando	99
5.1. Las vías y AFE	99
5.2. La megaobra	106

5.3. El polvo, el ruido, el tránsito	108
5.4. Lo postergable	112
5.5. En tu nombre	116
5.6. En qué están pensando	120
Consideraciones finales	124
Referencias bibliográficas	133

Índice de figuras

Figura 1. Captura de mapa del territorio en donde se llevó adelante la investigación	31
Figura 2. Comparación de la relación entre las exportaciones forestales en función de la representación del PBI de Argentina, Uruguay y Suecia, entre 1994 y 2022	39
Figura 3. Una trinchera desde una vista aérea	49
Figura 4. Lugares específicos donde se dejan materiales. Para algunos son descartes y para otros son una forma de ganarse la vida	54
Figura 5. Cronología de la producción de celulosa en Uruguay	58
Figura 6. Ubicación de las plantas de celulosa de UPM y Montes del Plata	63
Figura 7. Ubicación de las plantas potabilizadoras de agua en Uruguay	73
Figura 8. Pasacalles en la ciudad de Las Piedras para convocar a una asamblea por la temática del agua (crisis hídrica mediante)	76
Figura 9. Feria Permanente de Las Piedras sobre la calle Espínola, lindera a las vías del ferrocarril	84
Figura 10. Sobre otras formas de prácticas económicas	87
Figura 11. Algunas de las máquinas utilizadas en las obras del Ferrocarril Central sobre las calles Avenida de las Instrucciones del Año XIII y Batlle y Ordóñez	89
Figura 12. Volviendo de capoeira cruzaba las vías de noche. Mi propia sombra, mismo lugar, otra escena	94
Figura 13. La Estación de Tren de Las Piedras antes del comienzo de las obras del Ferrocarril Central	95
Figura 14. La Estación de Tren de Las Piedras y el Centro Cultural Mario Pareja durante las obras	97
Figura 15. Locomotora en la Estación de Tren de Las Piedras, antes de las obras del Ferrocarril Central, mientras aún funcionaba el servicio de pasajeros	99
Figura 16. Mapa de Uruguay con sus vías ferroviarias	103

Figura 17. Un niño observa con atención por las roturas del cerco de la obra; pienso en sus oportunidades _____	107
Figura 18. Diferentes momentos donde la tierra, además de acumularse, vuela, se expande y lo tapa todo _____	110
Figura 19. Lo difícil de transitar. Quien puede, espera _____	112
Figura 20. La nueva locomotora que operará en Uruguay. Modelo EURO4001 de Stadler, diésel de 6 ejes _____	115
Figura 21. Un hombre observa el trabajo de las obras, ¿en qué estará pensando? _____	122

Resumen

La tesis aborda los impactos producidos a partir de las obras del Ferrocarril Central del Uruguay en la ciudad de Las Piedras, en un punto neurálgico que involucra distintas prácticas económicas, al trabajo, los trabajadores y la movilidad. El escenario urbano está signado por el fuerte impacto material de las obras. Desde un enfoque etnográfico, se analiza reflexivamente de qué manera viven, se sienten y se proyectan en la vida cotidiana las implicancias de un megaemprendimiento que afecta las formas de vivir y estar de quienes habitan la zona. El análisis pone énfasis en cómo estas transformaciones afectan las estructuras económicas, así como las relaciones sociales y la vida diaria de los habitantes, destacando que lo esencial —más allá de los intercambios económicos y las decisiones políticas sobre la producción— es comprender la experiencia de vida, los sentimientos y las estrategias de las personas directamente afectadas.

Palabras clave:

Prácticas económicas, trabajo, trabajadores, tren, formas de producción, vida.

Abstract

The thesis addresses the impacts generated by the Central Uruguay Railway works in Las Piedras city, a neuralgic point that involves different economic practices, work, workers, and the mobility. The urban setting is marked by the strong impacts caused by such works. From an ethnographic approach, it reflexively analyzes how the implications of mega-enterprises affect the ways of living and being of those who live in the area. The analysis emphasizes how these transformations affect economic structures, as well as social relations and daily life of the inhabitants highlighting that —beyond economic exchanges and markets or political decisions on the forms of production— what is most important is life experience, feelings and strategies of people directly affected.

Keywords:

Economic practices, work, workers, train, forms of production, life.

Introducción

I

La presente investigación se llevó adelante en donde vivo actualmente y donde he vivido gran parte de mi vida, la ciudad de Las Piedras. Con la instalación de la segunda planta de celulosa de UPM, el requerimiento para su instalación de la modificación de las vías férreas y el Ferrocarril Central (conocido como «el tren de UPM») comienzan una serie de efectos en la población toda que implican una compleja relación entre el desarrollo y las prácticas económicas, el trabajo, los trabajadores, el tren y la vida en Uruguay. Como antropóloga, mujer, joven, trabajadora, militante social, estudiante y vecina de la ciudad también me involucra, con todas estas categorías y sus respectivas concepciones que me hacen ver de manera particular el territorio. Con esto y una vez que logro identificar la preocupación sobre el trabajo, presento la propuesta ante la Agencia Nacional de Investigación e Innovación (ANII) para la financiación de la investigación. Una vez obtenida en 2023, comienzo a llevarla a cabo oficialmente.

La megaobra del Ferrocarril Central implicó la modificación sustancial de gran parte de las vías férreas de Uruguay: desde el centro del país, en el departamento de Durazno, hasta el puerto de Montevideo. La pregunta sobre cómo se da este proceso tiene su principal foco en la forma en que estos megaemprendimientos son llevados a cabo. La megaobra en sí misma genera un conjunto de problemáticas como cualquier obra que irrumpe en algún espacio para transformarlo. Sin embargo, los cuestionamientos provienen respecto a cómo es pensada, proyectada y finalmente realizada la gestión de la obra que atraviesa gran parte del país, irrumpe en localidades, barrios y espacios que forman parte del habitar cotidiano de las poblaciones.

El presente trabajo está situado y contextualizado; los aspectos políticos, económicos y sociales son dinámicos, pero no están separados, se encuentran relacionados en campos de disputas, tensiones, negociaciones y una compleja trama social que también es simbólica (Bourdieu, 2007a). Los modelos de producción

económicos que son políticamente llevados adelante condicionan y sientan las bases de las economías con un importante avance en las formas extractivistas, así como la utilización de los recursos necesarios tanto para esas producciones como para las comunidades (Svampa, 2013). La valorización y los análisis muchas veces se realizan haciendo primar aspectos económicos materiales que no necesariamente tienen en cuenta las implicancias sociales y las significaciones que las personas y los trabajadores sienten y viven en su cotidiano en relación con ellas. En la presente investigación, la mirada está puesta en la cotidianidad, en las implicancias y los impactos que tiene la megaobra del Ferrocarril Central para quienes habitan el territorio, en particular el campo que he definido.

Consecuentemente, en la investigación se ponen en escena y se identifican los actores y sujetos involucrados, sin dar cuenta con exactitud su identidad, principalmente en función de la autodefinición de mis interlocutores en la categoría de trabajadores, a pesar de las diferenciaciones que son explicitadas, salvo en aquellos casos en que así fue autorizado; el resto aparecerán de la manera más anónima posible. En este sentido, es importante mencionar que un conjunto de aspectos, como el género o la raza, no son abordados en su máximo potencial debido a la extensa investigación que cada uno de ellos conlleva, para lo cual sería de suma relevancia emprender estas investigaciones y continuar con líneas de investigación interdisciplinarias que permitan maximizar los análisis y seguir generando conocimiento.

La ciudad de Las Piedras viene desde hace un tiempo en procesos que implican modificaciones en las prácticas de reorganización económicas tanto de las empresas como de la producción. Estas bien pueden ser pensadas/abordadas a partir de estudios que pongan el centro principalmente en las formas que estos procesos impactan y van cambiando las vidas y las formas de ser vividas y sentidas por las comunidades. La apertura y diversificación del mercado podría pensarse como ejemplo para estos estudios, donde la creación del centro industrial y tecnológico en 2015 (más conocido como el polo tecnológico de Las Piedras), la instalación del Shopping de Las Piedras, así como las nuevas formas de emprendedurismo y la

incorporación de nuevas modalidades de ventas a través de Internet, son algunos de los ejemplos que en esta ciudad se vienen dando desde hace ya un tiempo.

II

En la medida que estas modificaciones auguran promesas de progresos y cambios significativos para la mejora de las poblaciones que habitan la localidad, se desarrollan y se van configurando nuevas formas de interacción social. Los roles, las dinámicas y el sostenimiento de la vida necesariamente van modificándose. Pensar la economía desde un enfoque etnográfico implica colocar la mirada y el eje en las formas que las personas configuran en el territorio, significan y viven estos procesos de maneras dinámicas y relacionales, más allá de la dicotomía empleo-desempleo (Perelman, 2021a). El análisis de las prácticas económicas, así como la producción sobre las formas de entender la economía en la vida cotidiana de las personas desde una perspectiva antropológica y etnográfica, permite entender las tensiones y complejidades inherentes a una de las principales formas de estructuración de las sociedades. Este enfoque no solo revela las dinámicas de poder y resistencia en juego, sino que también destaca la necesidad de un diálogo multifacético y relacional que contemple las inquietudes de diversos actores sociales. A medida que avanzan las prácticas económicas de corte extractivistas con componentes que requieren grandes obras de infraestructura, es crucial seguir interrogando las implicancias de estas prácticas sobre la vida comunitaria, el medio ambiente y la economía nacional. Es fundamental proponer que el desarrollo se considere en su totalidad, más allá de los indicadores económicos tradicionales, sobre todo teniendo en cuenta que las formas en que son llevados adelante los megaemprendimientos generan de por sí una serie de cambios y de impactos donde sea que se realicen, transformando y afectando directamente las cotidianidades.

De esta manera, pensar en términos únicamente de una matriz productiva, de economía a nivel nacional, relaciones con el PBI, inversiones, entre otras, deja por fuera la posibilidad de visualizar las realidades de las personas que son, a fin de cuentas, sobre quienes deberían repercutir de manera favorable las decisiones económicas a nivel nacional. Sin embargo —y dejando de lado discusiones más

profundas relacionadas con las economías y sus formas de pensarlas o analizarlas—, lo interesante y fundamental radica en las formas en que las personas se vinculan con ella, cómo es que son eje central en sus vidas, desde las prácticas cotidianas, pensar desde el sostén de la vida misma y cómo a partir de ello se vuelve posible que estas megaobras sean llevadas adelante. Esto debe hacerse no como un mero ejercicio crítico ni tampoco evitando la responsabilidad directa que tienen desde los agentes y sujetos que gobiernan para que estos emprendimientos sean llevados a cabo, sino para poner en el centro de qué manera las personas significan, sienten, lidian, generan estrategias, se desordenan y vuelven a ordenarse, cómo resisten o se flexibilizan y adaptan a estas nuevas realidades que impactan directamente en sus vidas.

La pregunta sobre para quién o quiénes se pensó este tren, las obras y sus ganancias fue compleja de abordar. En un principio, aparecía la crítica hacia obras que prometen el progreso y mejoras en la vida cotidiana. Ahora bien, a partir de la crítica a aspectos cotidianos del avance de la obra, se podía desarrollar junto con mis interlocutores una reflexión que abarcaba aspectos más generales e, incluso, estructurales.

III

Pensar y reflexionar sobre las maneras en que las personas viven su cotidianidad en relación con las prácticas económicas ha sido un tema de relevancia en los estudios antropológicos y sociales en general, lo que ha proporcionado un variado conjunto de herramientas teóricas conceptuales que ponen el eje en cómo se llevan adelante los procesos y cambios económicos que atraviesan y modifican sus vidas.

La importancia de comprender de manera holística las complejas relaciones económicas y culturales tiene su historial profundo en antropología, desde los estudios de Bronisław Malinowski en las Islas Trobriand con su contribución al entendimiento del kula. Este es un complejo sistema de intercambio ceremonial que, a diferencia de las concepciones económicas más occidentales, que se centran en las transacciones monetarias y de beneficios individuales, gira en relación con el intercambio recíproco de bienes simbólicos para establecer y reforzar (o no)

relaciones sociales para quienes forman parte de él. Marshall Sahlins (1972), a partir de su obra *Stone Age Economics*, explora nociones de producción, distribución e intercambio, y destaca las intrincadas relaciones entre las prácticas económicas y los factores culturales y sociales. Argumenta que, a diferencia de la concepción que se tenía sobre que las sociedades de cazadores-recolectores eran pobres y luchaban por la supervivencia, estas sociedades eran prósperas, lo que no se debía a la abundancia de recursos, sino a su baja necesidad de consumo y un estilo de vida sostenible, lo cual es hasta hoy un punto de debate para la academia y entre los académicos. Edward Evan Evans-Pritchard (1997), con sus aportes desde los estudios en África con los nuer y los azande, en sus análisis y formas de entender las relaciones entre la economía, la estructura social y las creencias religiosas, mostró cómo las prácticas económicas no son solamente actividades de sustento.

Karl Polanyi (2016), a partir de su obra *La gran transformación*, da bases también para comprender de manera crítica, a partir del surgimiento e impacto de la economía de mercado autorregulador y sus efectos en las sociedades en el siglo XIX. A partir del concepto de *incrustación*, sostiene que las economías no son entidades separadas de las sociedades, están imbricadas en ellas, son modeladas por las relaciones sociales, las pautas culturales y los factores políticos; da la importancia que tienen los factores sociales y culturales para el entendimiento de los sistemas y las situaciones económicas. También Clifford Geertz (1988), con sus aportes respecto a los símbolos y significados, y uno de sus más influyentes conceptos y enfoque metodológico, *descripción densa*, exigió relatos detallados, contextualizados e interpretativos de los fenómenos sociales, en lugar de dar explicaciones reductivistas y abstractas, poniendo énfasis en la comprensión de las prácticas culturales en sus contextos específicos. Trabajó sobre las economías de tipo bazar en Marruecos e Indonesia y ha hecho valiosos aportes al entendimiento de la vida económica en estas sociedades, destacando la diversidad de los sistemas económicos y subrayando la importancia de comprender las culturas, tradiciones y normas locales para una buena interpretación sobre los comportamientos económicos. Por su parte, Maurice Godelier (1986) ha investigado en varias partes del mundo, en particular en Papúa Nueva Guinea. Es defensor del marxismo

estructural, ha estudiado y escrito extensamente sobre la compleja interacción entre los sistemas económicos y las estructuras de las relaciones sociales influenciadas y transformadas por las condiciones económicas, en el entendido de que las economías no son meras entidades autónomas, sino que se encuentran determinadas fundamentalmente por las relaciones sociales, donde se destaca la naturaleza dinámica de las estructuras sociales. Todos ellos y muchos otros (se volvería muy extenso mencionar a cada uno) sentaron las bases de los estudios antropológicos sobre las economías, las prácticas económicas y las significaciones para quienes las viven.

Los estudios y las investigaciones más recientes de los que me he servido para la investigación son de Julia Soul (2015) y de August Carbonella y Sharryn Kashmir (2020). Soul (2019) realiza una revisión histórica y conceptual del campo disciplinar de la antropología del trabajo. Propone una sistematización de cómo se ha configurado hasta la actualidad y cómo se ha constituido como disciplina autónoma. Para ello aborda tres dimensiones clave: contexto socioeconómico, trayectoria interna de la antropología y campos de estudio del trabajo; pone especial énfasis en el contexto latinoamericano y cierra con una reflexión sobre el estado contemporáneo del campo. Carbonella y Kashmir (2020) invitan a repensar la antropología del trabajo contemporánea en clave crítica, situada en contextos globales y locales, alejándose de modelos industriales tradicionales, reconociendo una variedad de formas de desposesión y desigualdad emergentes, alejándose de definiciones estrechas del trabajo asalariado. Presentan la desposesión y la desorganización retomando el concepto de «acumulación por desposesión», como fuerzas clave en la constante conformación, desarticulación y reformulación de las fuerzas de trabajo y las clases obreras contemporáneas.

IV

En la actualidad, sobre todo en América Latina, las etnografías e investigaciones han venido contribuyendo a la comprensión y análisis de formas menos occidentales y coloniales de entender la economía y las formas en que las comunidades y personas sostienen sus vidas. Las concepciones sobre qué se

entiende por economía han trascendido los tecnicismos que la ven como una disciplina aislada del mundo social y cultural. A partir de una mirada etnográfica, las categorías y los conceptos relacionados con el trabajo, los trabajadores, las prácticas económicas y las formas de ganarse la vida han sido puestas en revisión, reflexionando sobre las percepciones que se tienen, sobre todo por la razón de que esas viejas concepciones no dan cuenta ni explican del todo cómo funcionan y operan ciertos aspectos y por qué se perciben de ciertas maneras, así como las prácticas de las personas no se condicen necesariamente con los aspectos teóricos planteados.

Los aportes de Enrique de la Garza (2009) y Luis Reygadas (2002) se relacionan con el concepto de *trabajo* y las formas de entenderlo, sobre todo en las críticas que realizan a la flexibilidad y el posfordismo que se dan desde concepciones neoliberales que profundizan la precarización de la vida de los trabajadores. Por su parte, autoras como Maristella Svampa (2013; 2017) o Gabriela Merlinsky (2008; 2013) han estudiado sobre las formas de producción extractivistas, la justicia ambiental y las desigualdades, así como los movimientos sociales que se organizan en torno a la defensa del ambiente y los territorios; dan cuenta desde sus análisis las formas en que estos impactan en las comunidades, lo cual implica también al trabajo y los trabajadores. Svampa (2013; 2017) ha contribuido de manera sustancial a la comprensión y análisis de las dinámicas sociopolíticas y ambientales en clave latinoamericana, identificando causas, consecuencias e impactos en los territorios y comunidades, cuestionando el modelo hegemónico de desarrollo, analizando los movimientos sociales y sus resistencias, resaltando la necesidad de alternativas más sostenibles y justas.

Los estudios e investigaciones de los que también me he valido para analizar y reflexionar durante mi investigación se han nutrido de aportes como los de María Inés Fernández (2020), María Inés Fernández y Mariano Perelman (2020), Mariano Perelman (2020) o Hernán Palermo (2020), quienes desde sus enfoques particulares aportan a la diversidad de formas de ganarse la vida que tienen las personas, donde la precarización es analizada en interrelación con transformaciones territoriales, la

violencia, la contaminación o las dificultades de acceso a servicios básicos como la salud y el transporte (Perelman, 2017; 2020). En ese mismo sentido de interrelaciones, Palermo (2020) desarrolla investigaciones que ponen el foco en las relaciones de poder, la hegemonía empresarial y los conflictos laborales, donde las esferas del trabajo y de la reproducción social están entrelazadas en el marco del sistema capitalista dominante, investiga cómo impactan en la reproducción de la vida de los sujetos, particularmente las relaciones de género en las industrias extractivas, las economías de plataforma y las fábricas. Por su parte, los aportes de Fernández (2020) concentran su mirada en la economía popular, las subjetividades políticas y las prácticas colectivas que surgen en contextos de precariedad, destaca las relaciones de parentesco, la corporalidad y el afecto en la producción de lo común; muestra cómo los sujetos van configurando sus identidades y sus formas de organización más allá de lógicas más tradicionales de los mercados de trabajo. En el sentido de las identidades laborales, en el presente trabajo, los aportes de Antonio Stecher (2020) fueron importantes para pensar y reflexionar desde el interaccionismo simbólico cómo los sujetos construyen y negocian el sentido de sí mismos y con otros con relación al trabajo, en contextos de continuos cambios. De la misma manera, los aportes de Reygadas (2002) han contribuido a la comprensión sobre las formas en que el capitalismo afecta a las relaciones laborales y a la vida de los trabajadores, analizando cómo se reproducen las desigualdades y las resistencias de quienes trabajan.

En Uruguay, desde el campo de la antropología, Susana Rostagnol (2011) y María Noel Curbelo et al. (2023), entre otros, han realizado aportes relevantes para el conocimiento y la reflexión sobre las formas de desigualdad producida y reproducida en tiempos contemporáneos. Los aportes ponen el foco en las formas de provisión, las moralidades y las subjetividades en relación con la precariedad, así como la sexualidad y el género en contextos de alta vulnerabilidad social, muestran las diferentes formas de violencia y cómo son vividas y sentidas por los sujetos. Esto permite la comprensión profunda de la precariedad como un fenómeno que va más allá de lo económico, que afecta todas las dimensiones de las vidas de

las personas, genera complejas estrategias de supervivencia, resistencia y construcción de sentido en estos contextos.

En cuanto a las obras del ferrocarril y al tren, los aportes de Sabina Inetti (2021), María Nela Seijas (2024a; 2024b) y las consultas en las páginas de la Administración de Ferrocarriles del Estado (AFE, 2025) o del Museo del Ferrocarril de Madrid (s. f.) fueron de utilidad para la comprensión histórica en clave económica, pero también histórica y social para el devenir actual, donde más allá del tren como mera herramienta, genera también sentidos; es posible analizarlo por su capacidad de agencia, así como de referencia en el territorio, en materia económica, social y simbólica. En este sentido, Solange Godoy (2025) examina cómo objetos, personas e instituciones (materialidades) ayudan a reconstruir historias biográficas de las mujeres guardabarreras en Sunchales y 9 de Julio, en la región pampeana argentina. El foco está en formas de experiencia laboral que operaban al margen de las narrativas canónicas del trabajo ferroviario. Aquí se ponen en relieve las materialidades menos visibles para comprender cómo esas mujeres formaron parte del mundo ferroviario, aportando una perspectiva que retoma las trayectorias laborales desde lo local y lo familiar. Luisina Agostini (2025) investiga cómo la memoria local —a través de estatuas, fiestas, placas, calles y poemas— construye una identidad ferroviaria en Laguna Paiva (Santa Fe, Argentina), con una narrativa femenina (las mujeres durante la huelga de 1961) concurrente con la hegemonía de lo masculino en el discurso laboral. Agostini (2025) revela cómo el espacio público y simbólico (monumentos, celebraciones, placas) permite tensionar y disputar identidades comunitarias que, aunque conservan retóricamente una autonomía femenina, se encuentran en diálogo complejo con narrativas masculinas dominantes. También Guillermo Stefano Rosa Gómez (2025), a partir de una etnografía en Pelotas (sur de Brasil), centra su visión en la relación entre maquinistas jubilados y las máquinas ferroviarias —fotografías, cine y narrativas orales— para construir identidades masculinas. Así, el tren aparece como un actor simbólico que permite afirmar la masculinidad a través de la victoria técnica sobre la máquina, colocando una mirada sobre cómo el género se vincula simbólicamente al mundo del trabajo ferroviario, representando a la locomotora y

al maquinista como instancias antagónicas y afirmativas del sujeto masculino. En estos tres últimos estudios se apunta a mostrar cómo se inscriben identidades, experiencias y memorias que no siempre aparecen en la historia oficial del ferrocarril (ya sea por género, escala local o mediaciones simbólicas).

Respecto a los abordajes sobre los aspectos ambientales y culturales, en el marco antropológico y social, varios investigadores y profesionales como Carlos Santos (2010; 2020), Javier Taks (2019) o Ismael Ibarra Vrska y Daniel Pena (2022) realizan aportes importantes para el pensamiento crítico respecto de los usos, los manejos, los impactos, los movimientos sociales y políticos que están en un campo de tensiones y disputas sobre las formas en que son impulsados, manejados y analizados los megaemprendimientos y formas de producción extractivistas. Estos implican modificaciones e impactos en los territorios, en el ambiente y en la vida de las poblaciones y comunidades, transforman cómo se viven, se sienten y se proyectan las vidas para las poblaciones afectadas y profundizan las desigualdades sociales y la precarización de la vida.

Así, a través de la etnografía y desde la reflexividad constante, se exponen las formas y maneras de vivir y sentir las obras del Ferrocarril Central con relación al objeto tren, al trabajo, al espacio, a cómo aparecen y se relacionan con las identidades laborales (Stecher, 2020). Teniendo en cuenta que la economía es entendida desde su dimensión social, las relaciones que las personas establecen con ella, los procesos de trabajo, las oportunidades, las formas de acceder a los recursos y de generar estrategias para enfrentar los impactos a nivel territorial, es decir, el conjunto de prácticas a partir de las obras, van mostrando las formas en que la desigualdad social se manifiesta también en estos procesos (Fernández y Perelman, 2020). De esta forma, los marcos de referencia, los campos de oportunidades y las expectativas de futuro (De L’Estoile, 2020) sirven para comprender cómo se viven, piensan y organizan los impactos generados.

V

En el Capítulo I, se aborda la etnografía como forma de producción de conocimiento, explicitando, desde la reflexividad constante, las concepciones

teóricas metodológicas, así como las interpelaciones que el campo arroja hacia quien investiga, lo cual favorece el proceso de objetivar las formas de entender y habitar el trabajo a partir de una megaobra del Ferrocarril Central.

En el Capítulo II, se exponen los contextos, se sitúa el trabajo tanto a nivel de sistemas productivos (en particular sobre la celulosa y la forestación) como de las obras del Ferrocarril Central. A su vez, y como parte de la contextualización, se sitúa la ciudad de Las Piedras, y a continuación se aborda el trabajo de manera reflexiva y en función del campo y lo que sucedía.

En el Capítulo III, se abordan específicamente las prácticas económicas y cómo son entendidas. Se realiza un recuento del contexto, de las problemáticas de las plantas de celulosa, de las problemáticas del recurso hídrico atravesado por estas formas de producción, la actual situación de la segunda planta de celulosa de UPM y del lugar que tomó en medio de la segunda gran emergencia hídrica que atravesó el país.

En el Capítulo IV, los sujetos, los objetos, la vida y sus formas atravesadas por la obra se exponen a través de manera relacionalmente construida, donde el registro de campo y los marcos teóricos van mostrando y explicando sus ensambles y las formas en que se perciben y se entienden las cotidianidades.

En el Capítulo V, los impactos de las obras se muestran y reflexionan de manera explícita. El tren, las vías, las obras, las circunstancias vividas ocasionadas a partir de la megaobra no solo se exponen, también dialogan con conceptos como la idea de progreso y la conformación de idearios nacionales sobre el trabajo, para finalmente aludir a una pregunta que muestra una expectativa de un futuro incierto.

En las Consideraciones finales, se realiza un recuento sobre los principales temas abordados, su análisis y reflexividades, vinculando los impactos de las obras del Ferrocarril Central necesario para las operaciones de UPM y su nueva planta con el trabajo y los trabajadores enmarcados en los modelos y prácticas económicas con la mirada crítica que pone en el centro a la vida y su cotidianidad.

CAPÍTULO I

La investigación

1.1. Etnografía

La investigación antropológica, en particular la etnografía como enfoque y como forma de entender y generar conocimiento sobre aspectos de la realidad que observamos y habitamos, implica un trabajo artesanal para el cual no existe un manual único. No hay «recetas metodológicas» (Ghasarian, 2008) ni listas de ingredientes para mezclar; se trata más bien de un proceso, a través del cual, inmersos en el campo que se ha de delimitar, nos vaciamos, nos chocamos, nos pensamos, reflexionamos, analizamos y escribimos, transmitimos eso que llegamos finalmente a entender, desde lugares que no necesariamente son los propios. Rosana Guber (2011) señala que se trata de una concepción y una práctica de conocimiento que busca comprender fenómenos sociales desde la perspectiva de los miembros, sean entendidos como «actores», «sujetos sociales», «agentes», sin la pretensión de reproducirse según paradigmas establecidos. La etnografía como enfoque vincula las teorías con las investigaciones, lo cual favorece nuevos descubrimientos (Guber, 2011).

Esta investigación se vale de un conjunto de herramientas y de teorías que acompañaron un proceso reflexivo que, como plantea Tim Ingold (2015), transformó a quien investiga, desde los inicios, al acercarme al espacio en el que finalmente permanecí durante al menos un año, realizando lo que conocemos como trabajo de campo, hasta la entrega final de la investigación. Las conversaciones cotidianas, las entrevistas, las notas de campo, pero también mis emociones, confusiones y dudas, todo ello formó parte de lo que se presenta.

La producción y reproducción de las prácticas sociales y las formas en que sostenemos la vida que consideramos deseable o vivible (Narotzky y Besnier, 2020) puede ser pensada desde muchos enfoques, sobre todo de las diversas áreas sociales. La etnografía habilita, en este sentido, a pensar las prácticas económicas y el uso y la adjudicación de ciertas categorías desde lugares que responden a procesos

reflexivos, colocando el eje en las vidas más allá de circuitos económicos. Así, conceptos relacionados al trabajo, al ser trabajador, al valor, a la plata, al estatus, entre otros, pueden ser pensados y abordados desde lógicas y sentidos más relacionados con lo emocional, la expectativa, el sentido que se produce en el tejido social, al sostenimiento de las vidas en sus componentes menos mercantiles.

El espacio abordado para realizar la investigación responde a múltiples aspectos. Por un lado, a la facilidad de estar en el campo de trabajo, ya que se trata de la ciudad en la que vivo desde hace muchos años, lo que facilitaba mi desplazamiento continuo a uno de los puntos neurálgicos en donde se llevan adelante las obras del Ferrocarril Central. Por otro lado, el universo de estudio acumula un conjunto de la población que trabaja en ese espacio desde hace un tiempo y se vieron afectados de diferentes formas a partir de dichas obras. En este sentido, las implicancias como investigadora me conducían a una continua reflexión sobre lo que se conoce como *extrañamiento* (Ribeiro, 2004; Da Matta, 1978), es decir, poder desnaturalizar de alguna manera una parte de un universo que no me era lejano ni extraño en su totalidad; para mi fortuna, el hecho de que gran parte de mi vida haya trabajado y estudiado en Montevideo hizo que de alguna forma no me fuera tan difícil alejarme en ese escenario. Lo dificultoso devino en mayor medida con los conceptos y las categorías que habitaban en mí relacionados con el mundo del trabajo. El extrañamiento, como experiencia socialmente vivida y ligada al concepto que Anthony Giddens (1995) presenta en su discusión sobre la tríada freudiana *id-ego-super ego*, es la «conciencia práctica».

A esto se le suman los conceptos de Erving Goffman (2006) sobre el interaccionismo; este remarca que los agentes sociales, en su cotidianidad, dejan de prestar atención a toda la información y desarrollan su vida práctica como algo dado, que ya está ahí, es decir, que se desarrolla rutinariamente en sus encuentros y socializaciones diarias, que no necesitan ser explicadas ni explicitadas (Ribeiro, 2004). Al investigar, entonces, me acerco desde un lugar que, si bien me es cercano, en su orden de interacción y en el sentido de la conciencia práctica, para mis interlocutores me extraño, aprendo y reflexiono sobre ello, con ellos.

Por otra parte, es importante señalar que esta etnografía se basa en una premisa propia de la antropología y es que el conocimiento se crea en la interacción; para el caso, con mis interlocutores (Guber, 2008; Peirano, 1992). No se trata de buscar una legitimación con conceptos positivistas que apelan a la existencia de una verdad «única» y «objetiva», sino que la reflexión es parte de la construcción del conocimiento, donde el objeto de investigación no se encuentra «dado» en una realidad; este es construido en las interacciones con personas, ante situaciones y fenómenos sociales de los que también somos parte (Bourdieu et al., 2002). Es en este entendido que la investigación, con sus notas de campo, entrevistas, imágenes representativas, teorías, reflexiones e información bibliográfica debe ser entendida. Es decir, la evidencia será expuesta y expresada desde estos marcos de entendimiento.

Cuando tomé la decisión de postularme a una beca de la ANII, algunos aspectos sobre los que estaba interesada fueron plasmados en aquel proyecto. La temática contaba ya con un estatus público que hacía, por un lado, más fácil que se entendiera lo que quería investigar. Por otro lado, generaba una larga lista de posibilidades para ser abordada. En este sentido, Paul Rabinow (1992) plantea que para el antropólogo no hay roles naturales, sino que se verá involucrado en las divisiones políticas y sociales incluso antes de entrar al trabajo de campo. Así, mis ideas y posiciones respecto, por ejemplo, a los modos y formas de producción económicas es, al menos, de preocupación sobre las formas en que entendemos la economía, la formas en que gestionamos y nos relacionamos con los recursos, la distribución de las riquezas directamente implicadas con las maneras en que percibimos las desigualdades sociales y lo que entendemos que debemos hacer para que el mundo sea un lugar mejor.

Cualquiera de las sugerencias que me llegaban parecían estar bien, interesantes, oportunas, originales, y de ahí la maraña de pensamientos que se iban formando en mi mente. Me llevó un tiempo darme cuenta qué era lo que estaba percibiendo en ese lugar, sobre aquella temática. Independientemente de los múltiples aspectos que podía visualizar, tenía que lograr construir mi campo y entendí que el trabajo era lo

que quería investigar por varias razones. Se trataba de lo que escuchaba cada vez que se hablaba del tren, luego la referencia a la cotidianidad, también el sostén de la vida y, por último, las referencias a las implicancias que podrían venir a partir de las obras del ferrocarril y una vez en marcha el tren.

La etnografía permite colocar la atención en las formas en que las personas conceptualizan y piensan sobre sus prácticas, lo que nos habilita estando allí a pensar sobre las nuestras y cuestionar, a la vez, los marcos aparentemente evidentes, muchas veces conocido como «sentido común», sobre los cuales entendemos qué es la economía, el trabajo, el valor y las perspectivas de vida, de pensar cómo es una vida deseable y con ello las formas de ganarse la vida. A partir de ello, podemos reflexionar sobre lo que sucede y lo que podemos entender sobre las prácticas económicas, en relación y a partir de las obras del Ferrocarril Central.

Las entrevistas fueron una valiosa fuente de información, en conjunto con los registros del diario de campo. Decidí entrevistar a quienes tuve mayor proximidad diaria y se encontraban directamente trabajando en la zona que investigaba. También a quienes de alguna manera se encontraban en lugares donde la información sobre el trabajo y las formas en que se estaban llevando adelante las obras eran de mi interés, por ejemplo, las autoridades o representantes de las autoridades locales (Intendencia de Canelones, Municipio de Las Piedras), también la Cámara de Comercio y Agro de Las Piedras o exfuncionarios de AFE.

1.2. Delimitando el campo

La etnografía no se reduce al trabajo de campo. No obstante, este es primordial para su desarrollo. Siguiendo a Mariza Peirano (2021), la etnografía supone un abordaje donde los intercambios teóricos, las observaciones y conversaciones con nuestros interlocutores, así como nuestras sensibilidades y sentido común, fundan las bases para el pensamiento antropológico. De esta forma, la autora considera que la etnografía es un abordaje y no una mera técnica (Peirano, 2021).

El campo, como parte del proceso de investigación, podría considerarse que es una situación metodológica, a la vez que un proceso en sí mismo, y con ello la variedad

de posibilidades de ser realizado. Supone una disciplina por parte de quien investiga, involucra una secuencia de eventos que implica comportamientos, relaciones y reflexiones que no necesariamente están dentro del control del investigador, pero la capacidad del registro continuo que demanda (las denominadas «notas de campo») sí son base para la realización de una investigación etnográfica.

El lugar donde realicé la investigación es el centro de la ciudad de Las Piedras, una ciudad que ha crecido tanto demográficamente como en aspectos urbanos económicos y sociales y ha ido cambiando con el tiempo. Ha sido el lugar y el espacio en que, a pesar de mi movilidad permanente, he permanecido más tiempo viviendo. Ese es uno de los motivos que me llevó también a querer investigar en este lugar en particular; tal vez, una suerte de volcar algo de lo aprendido a ese espacio que habité y vivo. Ubicada a unos veinte kilómetros de la capital montevideana, Las Piedras forma parte del área metropolitana junto con el departamento de San José, por parte de la estructura estatal (Artigas et al., 2018), en el entendido de que se trata de la aglomeración urbana más importante de Uruguay, forma parte del corredor metropolitano que continúa la marcha urbana de la capital. Se trata de un área principalmente comercial, donde cohabitan una diversidad de formas de trabajo: locales comerciales dedicados a la venta de ropa, locales de ventas de alimentos, bares, academias para aprender a manejar, barracas, mayoristas, la feria permanente de Las Piedras. Este amplio y variado tejido comercial laboral y social es punto neurálgico de circulación para las actividades cotidianas de quienes habitan la localidad. Allí, en ese centro, las obras del Ferrocarril Central atraviesan la ciudad, y ese espacio es una de las principales zonas donde los impactos de la obra del tren son de gran envergadura. A su vez, es una de las pocas zonas donde debe realizarse una trinchera para que la circulación sea posible. La construcción de dicha trinchera se realiza en el mismo lugar donde se encontraba la histórica Estación de Tren desde su inauguración en 1869, la principal vía de acceso y salida de la ciudad se encuentra sobre la calle Espínola y las avenidas Artigas e Instrucciones del Año XIII.

Las primeras imágenes que tomé del lugar en donde luego decidiría realizar la investigación fueron al inicio de las obras en Las Piedras en 2020. Para ese entonces, la ciudad ya empezaba a verse afectada por el inicio de las obras que se proyectaban con un plazo de 18 a 24 meses de duración. A su vez, el mundo entero atravesó una pandemia por Covid-19, en Uruguay se decretó la emergencia sanitaria por el coronavirus el 13 de marzo de 2020. En 2021 tomé otra fotografía, cuando un domingo que iba a la feria me di cuenta de que la calle principal por donde esta se arma estaba cortada a la altura de las vías, justamente por el comienzo de las obras del Ferrocarril Central. En ese momento no estaba cerca de pensar en mi investigación de tesis, mucho menos en investigar sobre esta temática, pero eso cambió conforme el tiempo fue pasando y el tema de las obras del tren se volvía recurrente en las conversaciones diarias a mi alrededor, en mis espacios cotidianos y también no tan cotidianos, ya que el tema de UPM desde sus comienzos (con la primera instalación de la planta de celulosa en Fray Bentos) fue abierto al debate y la discusión pública.

Las obras del Ferrocarril Central impactan de múltiples maneras y pueden ser entendidas y analizadas desde diferentes puntos de vista. Sin embargo, en lo que concierne a la investigación, el eje principal de indagación serán el trabajo, los trabajadores y las trabajadoras que habitan linderos a este punto central de las obras. En este sentido, las problematizaciones y las reflexiones serán guiadas a partir de interlocutores que son atravesados por las obras de una u otra manera en su día a día. Así, mi tránsito por el lugar fue y sigue siendo cotidiano, el hecho de vivir en la zona me daba un lugar privilegiado, ya que no tenía que disponer de tiempos extras o movilizarme muchos kilómetros para estar en el lugar. Como contrapartida, implicó una constancia en el ejercicio de extrañamiento, puesto que es un lugar tan conocido por mí que debí reflexionar durante el proceso sobre mi propia forma de ver lo cotidiano, asombrarme y descubrir lo que para mí estaba dado. En línea con esto, los locales, la feria, la Estación de Tren con sus vías y las personas tenían aportes para entender qué estaba sucediendo (Ribeiro, 2004).

Durante el transcurso de un año aproximadamente (tiempo en el que duró mi beca), me dediqué a ir al menos dos veces por semana al campo de trabajo. Pasaba en las tardes, cuando salía generalmente de mi trabajo en el liceo, y un par de veces más en la semana en las tardes y noches cuando iba y venía de mis prácticas de capoeira. Cruzar con frecuencia por allí me hizo reflexionar sobre los tiempos, los paisajes, la espacialidad, el territorio, los usos y los tránsitos que mostraban el lugar algo diferente según la hora. Durante el día, era un espacio que pude identificar como centro comercial, de tránsito, también de vida cotidiana, como una especie de «vecindad laboral». Eso se explicaba también porque la mayoría de los locales y las personas que allí trabajan lo hacen desde hace muchos años. La feria permanente, por ejemplo, hace treinta años que se ubica en el mismo lugar; mientras me contaban anécdotas e historias sobre esos treinta años, pensaba en que era casi toda mi vida y en la cantidad de veces que yo había cambiado de trabajo en mucho menos tiempo. Los puestos de la feria permanente fueron asignados por el gobierno departamental¹ y poseen normativas que regulan su actividad, con sus derechos y obligaciones². Cincuenta y dos familias trabajan en esos puestos durante todo el año³, con un horario que oscila entre las 9 de la mañana y las 7 de la tarde sin interrupción. En tiempos de zafra más alta, como las fiestas de fin de año u otras festividades, los puestos permanecen aún más tiempo. Como la feria permanente está ubicada lindera a las vías férreas, las personas que la integran fueron quienes mayormente sintieron los impactos de las obras. Incluso, se debió realizar un corrimiento de los puestos que se encontraban sobre la vereda de la calle Espínola hacia la calle en sí para que la obra pudiera realizarse.

En ese tiempo, muchas de las veces yo iba en bicicleta (mientras el clima me lo permitía) y otras caminando. Al inicio me quedaba parada en una esquina y deambulaba por la zona donde estaban construyendo la trinchera, miraba, tomaba algunas notas, algunas fotografías. Más adelante comencé a acercarme y hablar con

¹ Intendencia de Canelones, Municipio de Las Piedras.

² Estatuto y reglamento.

³ Cada familia tiene su propia particularidad y conformación, varía en cantidad de integrantes, géneros, situaciones sociales y económicas, entre otras. Sin embargo, quienes trabajan en el puesto de la feria tienen que figurar en el núcleo familiar que declararon y ser mayores de edad.

quienes trabajaban alrededor de las obras, locales comerciales, la feria y los quioscos, les contaba de la investigación y sobre la posibilidad de hablar y estar en ese lugar. Ese aspecto me permitió llevar adelante la investigación, es decir, construir un vínculo con mis interlocutores.

La antropología a través de la observación participante y en el trabajo de campo permite desarrollar lazos de confianza con quienes habitamos. Tal como plantea Philippe Bourgois (2010), esos lazos y esa confianza implican un proceso que requiere tiempo; a partir de eso, las preguntas, las respuestas y las conversaciones se tornan más personales, sinceras, serias, reflexivas y nos involucran de manera íntima, lo cual genera vínculos que traspasan la entrevista y la investigación. En el campo, en la medida que el tiempo pasaba, los vínculos con quienes conversaba y habitaba este territorio iban tomando diversas formas: la mayoría de las veces las conversaciones no tenían una especificidad en torno a la investigación, sino sobre nuestras cotidianidades; aunque siempre surgía algo respecto al tren y las obras, no era sobre lo que conversábamos la mayor parte del tiempo. Esta confianza y este vínculo se fue construyendo con el tiempo, con el hecho de estar ahí y en función de eso es que también las entrevistas fueron teniendo lugar.

La entrevista es más que una mera recolección de datos. Se trata, siguiendo a Pierre Bourdieu (2007b), de una relación que se establece entre el entrevistado y el entrevistador, donde a la vez el entrevistado es capaz de dar su testimonio, ser escuchado, explicar y dar su punto de vista sobre el mundo y sobre sí mismo. En este mismo sentido, Guber (2011) plantea que:

La entrevista es una situación cara-a-cara donde se encuentran distintas reflexividades, pero, también, donde se produce una nueva reflexividad. Entonces la entrevista es una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación (pp. 69-70).

Las entrevistas que realicé tuvieron lugar en diferentes momentos durante ese año de trabajo de campo. La primera que llevé a cabo fue con mi interlocutor principal, con quien pasé mucho tiempo y generamos un vínculo de confianza que traspasó

los marcos de la investigación⁴. Luego realicé entrevistas con mis otros interlocutores con quienes mayor confianza tenía, todos trabajadores de comercios. En todos los casos (excepto uno), las entrevistas se desarrollaron en sus lugares de trabajo e hice las grabaciones con mi teléfono. También entrevisté a dos personas que, si bien no eran mis interlocutores, se encontraban en lugares desde donde —a mi entender— podrían darme información sobre lo que quería investigar. Fue el caso de un arquitecto que trabajaba para la Intendencia de Canelones, que había empezado su actividad en el año 2021. Me pasó que antes de tener esa entrevista creía que iba a entrevistar a un arquitecto que trabajaba para el consorcio que estaba realizando las obras; cuando llegué al lugar, entendí que estaba trabajando para la Intendencia.

Uno de los aspectos importantes es que las entrevistas fueron realizadas de manera no estructurada o semiestructurada, es decir, en el caso anterior, por ejemplo, claramente la entrevista fue diferente a lo que hubiera sido o hubiera pensado que sería. En ese sentido, «[...] toda operación, no importa cuán rutinaria y repetida sea, debe repensarse a sí misma y en función del caso particular» (Bourdieu et al., 2002, p. 16). Para Bourdieu se debe evaluar la utilidad de la técnica según la pertinencia al objeto. De este modo, afirma que no se puede pensar una programación metodológica que sea construida de una vez y para siempre. Al realizar una entrevista, la familiaridad con el entrevistado y la confianza tiene sus beneficios, como el hecho de que haya presupuestos en la comunicación que están dados; a la vez, esto disminuye la posibilidad de que las preguntas parezcan o suenen amenazantes o implicantes para el entrevistado. Cuando no se es cercano con el entrevistado, se necesita una escucha activa y metódica (Bourdieu, 2007b).

Realicé otra entrevista que entiendo que se distancia de la mayoría, dado que no se trataba de interlocutores habituales: personas del Centro Comercial Industrial y Agrario de Las Piedras. Decidí que era importante porque se trata de una

⁴ Vale aclarar que la construcción del vínculo con Roberto se fue dando con el tiempo y fue con quien más horas pasé mientras investigaba, al igual que con María, su esposa. Por ello, resulta mi interlocutor principal.

organización gremial empresarial de dicha ciudad. Al abarcar locales comerciales, entendí que serviría también escuchar, conocer y reflexionar sobre la visión que tenían estas personas sobre las obras del Ferrocarril Central.

Al referirme a estos lazos de confianza, también es necesario decir que me implicaron no siempre desde lugares cómodos. Recuerdo cuando estaba conversando con una interlocutora y me preguntó: «¿Y nosotros qué recibimos a cambio? O sea, yo te doy la entrevista, obvio, pero ¿qué gano yo...?». En ese caso, sucedía que hacía ya algún tiempo yo pasaba por el lugar para hablar con ella, madre, jefa de hogar, joven. Siempre me contaba la cotidianidad en relación con las obras y algunas pistas más sobre su vida personal; sin embargo, no llegamos a generar un vínculo de confianza como sí lo hice con otras personas. Ese día, entendí que la confianza que habíamos generado estaba en otro nivel, su pregunta me habilitó a reflexionar acerca de qué estaba haciendo y de alguna manera el valor de sus conversaciones y aportes. Esto me remitía a pensar en Marcel Mauss respecto al don y contradon: se da, se recibe y se devuelve. Si me daban entrevistas, entendiendo que para mí era valiosa, se esperaba que de mi parte existiese una devolución por ello, sería como un contrato que implica de manera implícita que aquello que se ha dado y que es recibido será devuelto en un futuro; en este sentido, fue expuesto de manera explícita y la incertidumbre sobre la devolución es sobrellevada a partir de la confianza, a la vez que hay reciprocidad, lo cual también implica estatus y jerarquías (Mauss, 2009).

Durante mi trabajo de campo, pude reflexionar sobre este aspecto. Al establecerse vínculos más allá de la investigación, me condujeron en varias ocasiones a ponerme a disposición sobre situaciones que iban apareciendo. En tal caso y para dar un ejemplo, cuando se buscaba una solución respecto a la posibilidad de un corrimiento del lugar de trabajo que no era deseado porque traería principalmente problemas económicos debido a la disminución de ventas (y con ello cambios en las formas y estilos de vida de quienes se veían afectados), mi lugar y posición fue de compromiso hacia mis interlocutores. Concretamente, redacté una nota dirigida a

las autoridades a fin de establecer un diálogo que permitiera hallar una solución que sirviera a todas las partes; como parte ofició ese lazo social.

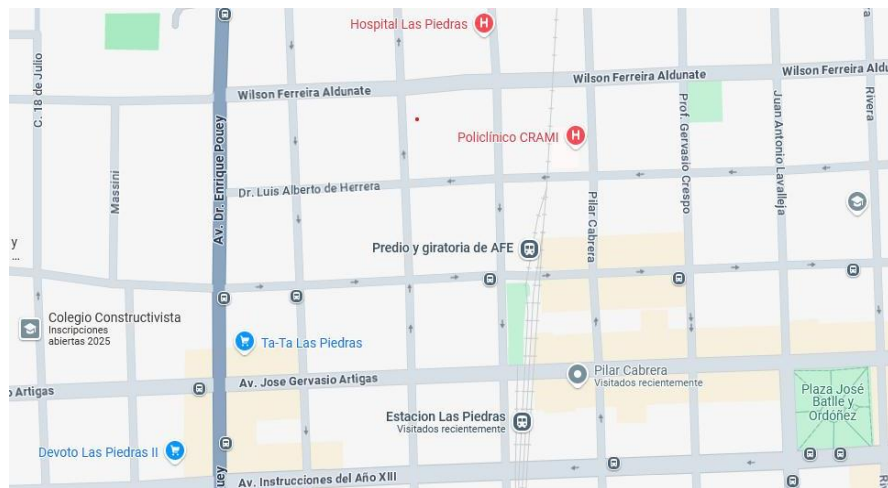
1.3. El lugar

Si bien uno de los aspectos que me llevó a la elección del lugar como mi campo tenía que ver directamente con que es la ciudad en donde vivo, como ya mencioné, se trataba de una «ventaja» —por llamarlo de alguna manera—, sobre todo en tanto facilidad de circulación, pero también de conocimientos previos sobre, por ejemplo, qué había en cada parte, cuáles eran los comercios, lugares para comer, supermercados, feria, veterinarias, etc. Sin embargo, la decisión sobre lo específico tenía su foco en que era en ese lugar por donde pasaba el tren y donde se daban las mayores obras de infraestructura. El «centro» de Las Piedras puede ser un amplio espacio, considerando la relativamente reciente instalación del Shopping de Las Piedras en 2017, en parte del predio del Parque Artigas, espacio donde se conmemora la Batalla de Las Piedras el 18 de mayo de cada año. Esto amplió lo que comúnmente se le llama «centro», dado que se trata del lugar donde se establecen la mayoría de los comercios y oficinas públicas; también están allí la plaza de Las Piedras y la Estación de Tren.

Las principales calles de la ciudad son Avenida Artigas y Avenida de las Instrucciones del Año XIII. Por la primera se «ingresa» y transita el área de principales actividades comerciales, y por la segunda se «sale», también atravesando comercios. La plaza se encuentra a unas siete cuadras desde el acceso de Dr. Pouey, conocida como la Ruta 5 vieja, y desde la plaza hasta el Shopping hay unas diez cuadras más. Las vías y la Estación del Tren se hallan a tres cuadras de la plaza. A continuación, la Figura 1 muestra el mapa de la zona que acabo de detallar.

Figura 1

Captura de mapa del territorio en donde se llevó adelante la investigación



Nota. Adaptado de Las Piedras, de Google, s. f., <https://n9.cl/yh9u2>. Todos los derechos reservados 2025 por Google. Adaptado con permiso del autor.

En la zona donde decidí realizar la investigación y durante el tiempo que allí pasé, el movimiento era un poco agobiante según mi sentir, principalmente cuando se usaban grandes maquinarias que transitaban con cargas mucho más pesadas que las habituales, ya fuera para quitar tierra, llevar hormigón, transportar fierros y un montón de otras actividades que conlleva una obra de esa envergadura. Lo cierto es que me encontraba con un espacio, un territorio que no parecía estar «preparado» para tales movimientos y nuevos sujetos y objetos. Los comercios, la feria, los quioscos, los vendedores ambulantes, los peatones y las bicicletas transitábamos y compartíamos ese espacio ahora con una megaobra que atravesaba la ciudad. Las calles se hacían más pequeñas, a veces estaban cortadas, se producían desvíos de tránsito; todo ello iba conformando el espacio en donde me paraba para observar y charlar y donde también realicé algunas de las entrevistas.

En este espacio social es que entiendo la importancia de separarme de una concepción de territorio como un soporte físico. Siguiendo a Henri Lefebvre (1974), es producido por la propia sociedad, entendiendo que el espacio es un producto social donde a partir de unas determinadas relaciones de producción que se dan en un momento dado, así como la acumulación de un proceso histórico que se

materializa en una determinada forma espacio-territorial. En ese sentido, no es posible pensar en términos pasivos o de algo que está *a priori* «dado», sino que implica también una dimensión simbólica y cultural (Haesbaert, 1999). Se trata, entonces, de un espacio en donde las interacciones son constantes, se convive, se dan conflictos y también acuerdos; así lo iba percibiendo mientras estaba allí. Aquí el espacio-territorio es también definido, siguiendo a Marcelo José Lopes de Souza (1995), «por y a partir de relaciones de poder» (p. 96), donde explica que «el territorio es un campo de fuerza, una tela o una red de relaciones sociales» (p. 86).

Uno de los aspectos que decidí al delimitar mi campo, guiada por lo que me interesaba investigar, fue el hecho de que quienes trabajaban en la obra misma (es decir, trabajadores de la construcción, del consorcio) no fueron interlocutores centrales en mi investigación. Entonces, entendí que, si lo que me interesaba era lo concerniente a los impactos que las obras tenían sobre el trabajo y los trabajadores de la zona, quienes estaban en la obra no eran en sí mismos parte de mi interés. No obstante, ello no implicó que no conversara con ellos; por el contrario: varias veces tuve oportunidad y así lo hice, pero abordar a quienes trabajaban en la obra implicaría, a mi entender, una investigación aparte, sobre todo desde algunas primeras aproximaciones al campo, cuando me daba cuenta de sus preocupaciones, tipo de trabajo y del hecho de que eran vecinos de Las Piedras. En tanto trabajadores, habitaban en Las Piedras, pero su lugar no dejaba de ser transitorio y desde ese lugar de transitoriedad están presentes en este trabajo.

Bourdieu (2007b) apunta al espacio social como la materialización de las relaciones de poder y las interacciones entre los agentes insertos en campos de fuerza, donde los sujetos despliegan sus capitales estructurando las diferencias con una dialéctica de conflicto y en una continua proyección de sus representaciones sociales. Este autor plantea que las disposiciones del habitus son precisamente esos mecanismos de posesión y posición sobre/en el espacio que producen territorio (2007b). En línea con esto, las relaciones en ese espacio social se iban presentando ante mí como diferenciadas.

Acá no a todos nos afecta de la misma manera, yo creo que a todos los de acá, de esta zona, las obras nos han afectado mucho, y algunos pueden hacer frente a estar días parados por las obras, pero otros no podemos. Además de que algunos han podido arreglar para seguir trabajando porque si no, se complica. Se han movido también por eso, pero no todos hemos podido... (entrevista a comerciante, 17 de agosto de 2023).

Las posiciones de mis interlocutores en ese espacio, en ese lugar, eran diferenciadas por todos ellos y también por mí. No era lo mismo que un trabajador de la feria realizara un reclamo al municipio a que lo realizara el dueño de un local. Aquí también aparecía una diferencia de posición en lo referente a qué local se trataba: si era un local grande y que hacía mucho tiempo que estaba allí, tenía mayores posibilidades de que su «reclamo» fuera atendido. Esa configuración y estructura social —que no era discursivamente admitida por nadie más que por aquellos que sentían que su situación y posición era de menor poder, incluso a pesar de estar hace muchos años allí trabajando— aparecía con más fuerza en relación con la ejecución de las obras, en gran medida porque los impactos en ese espacio alteraban la cotidianidad de quienes trabajan allí. Por tanto, la necesidad de comunicación y resolución de problemáticas que aparecían (como la cantidad de polvo en el aire del lugar, los cortes de las calles o las maquinarias de gran porte que ponían en alerta a quienes estaban y circulaban por los mismos lugares) hacían por la vía de los hechos que algunos fueran más o menos escuchados y atendidos.

1.4. El trabajo

El trabajo, entendido como actividad humana y hecho social, ha sido descrito por Émile Durkheim (2001) como una realidad externa y coercitiva para el individuo, que a lo largo del tiempo ha estructurado de manera diversa aspectos como las relaciones de género, la clase o la fe en las sociedades humanas. Para Karl Marx, el trabajo es la actividad principal del ser humano con relación a su capacidad de crear y mantener la vida, es lo que le permite expresar como individuo su humanidad, actuando sobre la naturaleza e interactuando entre sí; entran en relaciones sociales y políticas delimitadas, producen y reproducen materialmente su vida y son activos dentro de límites materiales, presuposiciones y condiciones determinadas, independientes de su voluntad (Marx y Engels, 1980).

El trabajo aparecía en ese campo y ante mí como estructurante de ese entramado social, haciendo referencia a muchas cosas, tantas como para que en casi todas las conversaciones encontrara hoyuelo por el que colarse. Amplio, estructurante, simple y complejo al mismo tiempo, así lo percibía. Al comenzar las obras del Ferrocarril Central, se hablaba del tren en sí, pero el trabajo era parte sustancial de las conversaciones. Entre amistades, familia y las personas que asistían a la feria de los domingos, surgían diversas conversaciones sobre este gran acontecimiento en Las Piedras.

Atendiendo la dimensión más social del trabajo, relacionada a ese entramado social, y poniendo el centro en las prácticas cotidianas relacionales en ese tejido es que la investigación pretende arrojar luz sobre los impactos de las obras del Ferrocarril Central en las vidas de las personas.

La economía contemporánea, impulsada por un enfoque en la racionalización y la individualización, influye de manera profunda en cómo las personas construyen sus vidas. Esta perspectiva permea no solo el ámbito del trabajo asalariado formal, sino que también redefine las relaciones sociales y la percepción del tiempo. Como resultado, las realidades de las personas son analizadas a través de marcos conceptuales que a menudo son ajenos a sus propias experiencias vividas y a las diversas formas en que perciben, significan y habitan sus mundos, que son inherentemente múltiples y heterogéneos.

Los contextos y procesos históricos, así como las perspectivas que se tienen, implican ampliar nuestro lente, diversificar las maneras en las que entendemos qué es la economía, qué es la vida y su deseabilidad, relacionada en lo que aquí respecta con el trabajo y las formas de ganarse la vida, a partir puntualmente de una megaobra que impacta directamente en los espacios sociales donde son realizadas las prácticas para el sostén de la vida. Por lo que, tal como Malinowski (2001) en su momento y otros antropólogos e investigadores de las ciencias sociales han venido enseñándonos, resulta necesario repensar y diversificar nuestra manera de entender las economías, en un mundo en continuo cambio.

En este sentido y siguiendo a De L’Estoile (2020), dos conceptos que permiten pensar en estos términos y de los que me serviré para pensar y analizar los impactos de las obras del Ferrocarril Central son *campo de oportunidades* y *marcos de referencia*. Mientras el campo de oportunidades concentra las variadas posibilidades y restricciones que en un momento determinado habilitan las condiciones para la vida, ya sean materiales o simbólicas, el marco de referencia alude a aspectos cognitivos y normativos que utilizan las personas para dar sentido y actuar en su vida, lo que habitualmente se puede pensar también en términos de sentido común, estructura mental o cosmovisión.

Estos marcos de referencia que se dan y se comparten en un determinado espacio social están definidos tanto en experiencias colectivas como individuales y envuelven múltiples aspectos, desde políticos, morales, sistemas de valores y creencias, por lo que van construyendo imaginarios sobre lo que es tener una «buena vida» o ser para este caso un «buen trabajador», o bien ser «buena persona», así como otro conjunto de concepciones que se tienen dentro de estos marcos de referencia; dentro de estos se encuentra la experiencia individual y colectiva, definen cómo es experimentada e interpretada la vida. Aquí también intervienen el imaginario o las expectativas sobre el futuro, en combinación entre ambos campos, el de oportunidades y los marcos de referencia, los cuales habilitan un horizonte de expectativas (De L’Estoile, 2020).

Principalmente los estudios sobre el trabajo a lo largo del siglo XX han abordado líneas que van desde los mercados de trabajo, los procesos de trabajo, las regulaciones de las relaciones laborales y acciones colectivas hasta las luchas y resistencias, considerados sobre todo desde el trabajo asalariado. También se ha investigado sobre aquellas actividades y el uso de categorías en relación con el trabajo que no entran en el típico trabajo asalariado, como el trabajo informal, las precariedades, las vulnerabilidades, los trabajos flexibles, atípicos, entre otros. Así, con el tiempo los investigadores especialistas en estudios del trabajo han pensado en que las diversas categorías (nuevas o no) aún no funcionaban del todo para dar cuenta de la constitución de grandes identidades o colectividades.

La definición de trabajo como labor, propuesta por Carbonella y Kasmir (2020), se presenta como una entidad política intrínsecamente vinculada con múltiples relaciones con el capital y el Estado. Esta noción abarca las interacciones de los trabajadores a diferentes escalas: local, regional y global. En este contexto, se incluyen y reflejan diversas dinámicas como protestas, momentos de quietud y formas de organización, tanto formales como informales (Carbonella y Kasmir, 2020). A partir de las ideas de William Edward Burghardt Du Bois (1969) y John Thompson (1981, 1998), el uso del concepto *clase* revela que la desposesión y la producción de diferencias son procesos simultáneos y entrelazados. Los estudios de Du Bois ponen de manifiesto la agencia política del trabajo, mientras que el enfoque de Thompson sobre el «hacerse a sí mismos» de las clases trabajadoras destaca que estas experiencias no son homogéneas. De hecho, es crucial despojar estos procesos de cualquier idealización o romanticismo, puesto que pueden implicar tanto bases de solidaridad como mecanismos de exclusión, jerarquización y violencia, ya sea racial, étnica o de género, en la búsqueda de la diferenciación. En este sentido, se abre un espacio para reflexionar sobre las diversas formas de ser trabajador en un contexto social donde las diferencias y la heterogeneidad son predominantes.

Bien podría pensarse que la desorganización es tal que impediría poder pensar en términos de solidaridad, sin embargo, sucedía que durante las jornadas laborales cualquiera fuera el lugar, empresa o puesto que se tuviese, la autodenominación siempre era la de *trabajador*. La diferencia estaba dada en dos lugares: 1) en quienes eran o si formaban parte del Estado (en este caso, de la Intendencia de Canelones o el Municipio de Las Piedras); 2) quienes eran de UPM, que ciertamente no «eran» de UPM, sino trabajadores del consorcio que al realizar sus operaciones para la infraestructura que necesitaba la multinacional pasaban a ser una especie de emisarios de UPM. Quienes también estaban alejados eran los directivos de la Cámara de Comercio de Las Piedras; si bien ellos mismos se concebían trabajadores, para el resto de mis interlocutores no aparecían, o bien estaban fuera de dicha categoría. Esto lo notaba en diversos momentos, cuando en sus respectivas actividades se cruzaban o cuando se tenía algún tipo de diálogo. En la forma de referirse unos a otros, independientemente de estar más o menos de acuerdo con las

obras del ferrocarril, al decir «Yo estoy trabajando», «Acá somos todos trabajadores» o «Ellos también están trabajando», «... qué les vas a decir, ellos también están trabajando...» existía ese «entendimiento» hacia quienes eran considerados trabajadores, sin importar para quién o en qué trabajaban.

«Y... si no vengo yo a trabajar, ¿no? Como que uno no está para joder a nadie, acá todos venimos a ganarnos la vida...» (nota de campo, mayo de 2023). Por simple, común y cotidiana que parezca, tal afirmación da una pequeña muestra de lo que implica «ganarse la vida»: es mucho más que la mera elaboración o realización de una actividad (sea remunerada, asalariada o no), la «vida hay que ganársela»; primero se comprende que la vida abarca mucho más que el mero hecho de obtener lo básico para sobrevivir o al menos eso se desprendía cuando al establecer las conversaciones surgían hechos y proyecciones sobre lo que se «obtenía» cada vez que en el «trabajo» iba bien.

«Estoy realizando una investigación con relación al impacto de las obras del tren y el trabajo» era, palabras más, palabras menos, mi manera de presentarme a quienes encontraba e identificaba en el campo como trabajadores, es decir, posibles interlocutores. A medida que pasaba más tiempo, mi forma de presentarme iba tomando una forma más fluida, pero esa frase me encontraba una y otra vez. Para los abordajes y discusiones sobre el trabajo como categoría, desde la perspectiva mayoritaria o dominante, ha sido dada a través de una dimensión histórica-política particular, que se hace fuerte con la emergencia del Estado-nación, donde el trabajo es una de las instituciones que estructura y configura la «vida social», las relaciones sociales, las posiciones en las redes de la vida en su totalidad; se equiparan los Estados-naciones modernos con lo que se llama *sociedades industriales* (Belmont Cortés y Rosas Raya, 2020).

CAPÍTULO II

Contextos

2.1. Sistemas de producción. El caso uruguayo

Durante las últimas décadas en Uruguay y gran parte de América Latina se vienen dando diversos procesos de modernización, flexibilidad laboral⁵ y formas de precarización. En este sentido, siguiendo a Marcos Supervielle y Mariela Quiñones (2000), tanto los actores individuales como colectivos «han debido dar cuenta de las transformaciones culturales profundas en torno a la imagen del significado del trabajo» (p. 60), más allá de las propias políticas sociales uruguayas.

En parte, esto puede explicarse por la fuerte tendencia a la individualización que impulsa el modelo neoliberal, así como por lo que Svampa (2013) llama el «consenso de los Commodities»⁶: un orden económico, político y social donde los precios de los commodities son fijados y sostenidos internacionalmente, principalmente a través de precios de materias primas. Estos commodities son aquellos productos que requieren un mínimo de manufacturación. Uruguay se inscribe en estas formas de orientación que tienen un corte extractivista. En la medida que la demanda global de determinados productos aumenta (el caso de la deforestación y la producción de pasta de celulosa pueden ser analizados dentro de estos términos) contribuye a entender de qué manera opera la lógica de acumulación vinculada a la desposesión de los territorios y algunas de las consecuencias y cambios que se vienen dando.

Las tendencias de monoproducción no son nuevas, sin embargo, existe un aumento significativo en función de las empresas que fabrican pasta de celulosa, es decir, la forestación. Para mostrar esto, se presenta una gráfica simple en donde se ve la

⁵ Respecto al entendimiento sobre la flexibilidad y su instalación en Uruguay, ver Supervielle, M. y Quiñones, M. (2000). La instalación de la flexibilidad en Uruguay. *Sociologías*, 4, 20-65. <https://www.scielo.br/j/soc/a/KFPQnG8chpy3bb6kvPWNxcP/?format=pdf&lang=es>

⁶ El concepto de *commodities*, tal como lo utiliza Svampa (2013) en sentido amplio, se define como «productos de fabricación, disponibilidad y demanda mundial que tienen un rango de precios internacional y no requieren tecnología avanzada para su fabricación y procesamiento» (p. 31).

relación entre las exportaciones forestales en función de la representación del PBI durante los últimos años comparada con Argentina, Uruguay y Suecia.

Figura 2

Comparación de la relación entre las exportaciones forestales en función de la representación del PBI de Argentina, Uruguay y Suecia, entre 1994 y 2022



Nota. Tomada de El sector forestal será el principal exportador del 2024 según CERES, por *Diario Cambio*, 10 de noviembre de 2023 (<https://diariocambio.com.uy/2023/11/10/el-sector-forestal-sera-el-principal-exportador-del-2024-segun-ceres/>).

La gráfica se publicó el 10 de noviembre de 2023 en el diario *Cambio*, acompañada de algunas afirmaciones que se basan en un informe dado por el Centro de Estudios de la Realidad Económica y Social (CERES), donde se establece:

Según el análisis presentado por el Ec. Ignacio Munyo, el sector forestal ha experimentado un aumento significativo en su contribución a las exportaciones de bienes, pasando del 7% al 19% entre 2007 y 2022. En términos monetarios, este crecimiento se traduce en un incremento de U\$S 315 millones a U\$S 2.479 millones durante el mismo período.

[...] Según proyecciones basadas en el informe especial de CERES, el sector forestal se posicionará como el principal exportador del país en 2024. Este hito se espera coincida con el máximo potencial productivo de la segunda planta de celulosa de UPM (Diario *Cambio*, 10 de noviembre de 2023, párrs. 2 y 6).

Para el informe dado de manera oficial por el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, a través de la publicación de la cartografía forestal del año 2021, se

cuantificó una superficie total forestada entre una variedad de especies de 1.087.109 hectáreas efectivas destinadas al uso forestal (MGAP, 2021).

Tal como señala Svampa (2017), estas lógicas de acumulación capitalista implican que, desde la propia denominación de consenso, a pesar de no ser explícito en muchas ocasiones, no permiten visualizar posibles alternativas, ya que existe una demanda creciente a nivel global de las materias primas. Surge, entonces, como una posibilidad real e inmediata obtener los recursos económicos necesarios para hacer frente a las diversas dificultades que afrontan los países en materia económica. Sin embargo, Svampa (2017) señala dentro de su argumentación que las luchas están insertas en un espacio de tendencias contradictorias que ilustran, al mismo tiempo, la complementariedad entre izquierdas tradicionales, lenguaje progresista y modelo extractivista; aun así, existe una colisión, entre los gobiernos latinoamericanos, por un lado, y movimientos y redes medioambientales contestatarios que enfrentan a las políticas extractivas, por otro. También señala un aumento de la criminalización de la protesta y una sucesión de hechos represivos que atraviesan varios países, como Bolivia, Ecuador, Chile, México, Argentina, entre otros. Dentro de la conflictividad se visualiza que la disputa por el modelo de desarrollo es un punto de bifurcación (Svampa, 2017).

Mientras que Uruguay ha destinado un total de 13.4 millones de hectáreas al área agropecuaria (según el censo de 2011 presentado de manera oficial), el incremento de la forestación ha sido destacado. También se destaca que del área destinada a la ganadería que ocupaba cerca de un 81,9 % del total destinado a la agropecuaria disminuyó un 9% entre 2000 y 2011 (MGAP, 2015).

Las obras del Ferrocarril Central forman parte también de un modelo de país y de un conjunto de políticas económicas y productivas que vienen llevándose adelante desde hace ya un tiempo. Los cambios y dinámicas se ven reflejados e impactan directamente en las vidas de las poblaciones; para el caso en particular de la ciudad de Las Piedras, este tipo de cambios y de obras de gran envergadura, si bien no son nuevos, generan una forma particular de sentirlos, habitarlos, confrontarlos, usarlos, vivirlos.

Mientras las obras comenzaban (poco antes de decretarse la emergencia sanitaria en 2020), la ciudad iba tomando conocimiento sobre lo que sucedería. En principio, según me contaban los interlocutores, se trataba mayormente de darles información, en instancias convocadas por la Intendencia de Canelones, el Municipio de Las Piedras, representantes de otros ministerios (como el de Industria) y representantes del proyecto. Estos daban cita a comerciantes de la zona, vecinos más cercanos a las vías y actores culturales para dar información. Más adelante me informaron de la existencia de una persona que oficiaba de nexo entre los habitantes del lugar con mayor impacto directo de la obra, las autoridades y el consorcio a cargo de las obras. Su rol principal era, sobre todo, social, se enfocaba en las dificultades que tenían las personas, pasaba avisos mediante grupos de WhatsApp y visitaba los lugares que lo necesitaran.

Cuando estuve realizando el trabajo de campo, tuve la oportunidad de establecer contacto con esta persona, pero solo por vía telefónica; no tengo información más precisa sobre su rol. Las explicaciones de por qué no se dio el encuentro con esta persona son especulativas y en otras ocasiones también tuve desconfianzas. La imposibilidad de establecer contactos u obtener informaciones oficiales sobre las obras del Ferrocarril en Las Piedras con quienes las tendrían son aspectos que hacen a las dificultades de la etnografía, nunca es posible obtener toda la información y, en algunos casos, el no acceso a esta puede provocar desconfianza, ansiedad y angustias. En el caso de mis interlocutores, estas emociones estaban a flor de piel, ya que la situación afectaba su vida cotidiana y sus ingresos.

Por un lado, al tratarse de una temática controversial, situada en la esfera del debate público, a veces sucedía que la información no se encontraba disponible o no se sabía quién tenía dicha información, sobre todo en lo que respecta a las consultas que realicé sobre si existía algún expediente, informe o algo por escrito. Por otra parte, me encontraba con una sospecha (Guber, 2011; Wright, 2015; Fraiman y Rossal, 2011) sobre por qué estaba investigando. De acuerdo con Mariana Sirimarco (2012), lo sospechoso de la figura del etnógrafo pareciera reposar en la indagación entendida como intromisión, a la vez que el interés en determinada

información se entiende que será codificada y leída en función de los roles y posicionamientos.

Cuando explico que estoy haciendo la investigación sobre los impactos del tren de UPM en los trabajadores, lo primero que noto es la duda, la sospecha sobre el porqué elijo esa investigación. No necesitan decirme nada, para que me dé cuenta de que tengo que dar mayor explicación; el silencio, la mirada ya me lo transmiten, a pesar de que no me lo digan directamente. En seguida doy más detalles, explico que soy antropóloga, que estoy haciendo una maestría y que obtuve una beca de la ANII para dicha investigación. Aclaro que mi fin es poder entender qué sucede para beneficio de todos y que no se trata de dar palo, sino de saber y conocer las realidades. Claro que muchas veces mis respuestas no saciaban del todo, pero sí me permitían una cierta tranquilidad. A esto se le sumaba mi explicación sobre que las conversaciones y las entrevistas eran bajo anonimato (diario de campo, abril de 2023).

2.2. Las obras del Ferrocarril Central

El Ferrocarril Central y la Estación Central es una de las obras más emblemáticas de nuestro país y su desarrollo ha estado marcado por diversas etapas, enmarcadas en contextos históricos, políticos y culturales desde sus inicios hasta la actualidad. El ferrocarril ha sido de suma importancia para el desarrollo de cualquier país y Uruguay no es la excepción. Es un aspecto clave para la integración territorial y el intercambio económico durante los siglos XIX y XX. Antes de la llegada del tren, el transporte de mercancías, productos y personas dependía mayoritariamente de los caminos rurales, lo cual dificultaba buena parte del desarrollo económico, así como la conectividad del país (Barrán, 1968).

A fines del siglo XIX, en un contexto que demandaba cada vez más un transporte más eficiente, la industria uruguaya crecía de forma exponencial, principalmente en el rubro agropecuario. En un contexto de militarismo, con Lorenzo Latorre en el poder militar, se comienza a gestar la idea de un ferrocarril que uniera Montevideo con regiones productivas del interior del país. Así se daba el anuncio en esa época sobre la construcción del ferrocarril que, con el objetivo de facilitar el acceso a los mercados de exportación, llegaría hasta el centro del país (AFE, 2025).

La construcción del primer Ferrocarril Central comenzó a finales del siglo XIX y su realización fue llevada adelante por etapas, teniendo en cuenta múltiples aspectos y variables. Para el trazado de las líneas, se tuvieron en cuenta principalmente la

optimización en términos de menores costos, la facilitación del transporte y los puntos potencialmente económicos. Sin embargo, en cuanto a las condiciones laborales para quienes realizaban las obras, no resultaron fáciles, sobre todo en lo referente a los aspectos geográficos y meteorológicos; no es lo mismo trabajar con nuestro cuerpo en actividades que demandan determinadas exigencias físicas cuando hay 20 grados de temperatura que cuando hay 30, por ejemplo. Lo mismo ocurre con lo geográfico, en el sentido de que transportar o cargar por caminos y lugares fangosos implica otra serie de esfuerzos que cuando nos encontramos en calles pavimentadas.

Una vez finalizadas las obras del Ferrocarril Central, el país transitaba cambios significativos de estructura económica y, en la medida que los principales productos agrícolas eran transportados por tren, los costos fueron bajando, lo cual benefició mayormente a productores pequeños y de localidades del interior. A su vez, las localidades y ciudades a lo largo de la ruta del ferrocarril fueron desarrollándose, y con ello aumentaron las poblaciones y también las actividades económicas y las formas de ganarse la vida. Este aspecto supone el trabajo asalariado, así como las formas de aprovisionamiento legales, no legales, formales o no, y las relaciones de confianza, de cuidados y sociales (Narotzky y Besnier, 2020).

En la medida en que los años pasaban, mientras transcurría el siglo XX, el tren enfrentaba una multiplicidad de aspectos que fueron dificultando su transitar, expansión y mantenimiento. Con las crecientes nuevas formas de transporte como los vehículos y las mejoras en carreteras, el ferrocarril sufrió un fuerte descenso en su uso. En las décadas de 1960 y 1970, se cerraron varias líneas del tren (AFE, 2025) y para cuando se intenta cambiar y comenzar con reformas e inversiones para gran parte del ferrocarril ya era un poco tarde.

En lo que refiere a los recientes intereses puestos en la revitalización del ferrocarril en Uruguay, encontramos varios proyectos⁷ que buscan modernizar las estructuras existentes y las conexiones. Los gobiernos actúan en conjunto con empresas

⁷ Un ejemplo de proyecto es el propuesto por Saceem, Stadler y Stiler, a través del Consorcio Tres Eses, que busca unir Ciudad Vieja (de Montevideo) con Ciudad de la Costa (de Canelones). Para más información, visitar <https://www.trentram.uy>.

privadas que buscan inversiones en este sentido, lo que da lugar a una serie de proyectos de gran impacto para la sociedad.

El proyecto del Ferrocarril Central tiene su origen principalmente a partir del proceso de instalación de una segunda planta de celulosa de la empresa UPM en Uruguay, al norte del departamento de Durazno, a pocos kilómetros del río Negro, con una capacidad de 2.1 millones de toneladas de celulosa. A ello se le suma la construcción de una terminal especializada en celulosa en el puerto de Montevideo y la realización de las megaobras sobre las vías y el ferrocarril. Se conecta la Estación de Montevideo con las Estaciones de Paso de los Toros y Midland en el departamento de Tacuarembó (Inetti, 2021).

En 2017, Uruguay firmó un contrato con la empresa UPM en el cual nuestro país se compromete a realizar el proyecto ferroviario, un viaducto sobre la Rambla de Montevideo, una serie de proyectos viales, los trabajos de dragado de la Administración Nacional de Puertos, trabajo de electricidad, entre otros relacionados. Por su parte, UPM realiza el proyecto de la planta de celulosa y a elección de UPM una planta cautiva de generación de energía eléctrica, una planta química, una zona franca del proyecto de planta de celulosa y otras instalaciones necesarias (Presidencia Uruguay, 7 de noviembre de 2017).

El proyecto implica el reacondicionamiento de las vías férreas, con una longitud de 273 kilómetros, lo cual permite el aumento de la capacidad de carga de las vías con una velocidad de hasta 80 kilómetros por hora. Este megaproyecto que atraviesa el país también implica la realización de desvíos, nuevos cruces, baipases, pasos a nivel, puentes, trincheras y nuevos sistemas de señalización, así como mejoras en los ya existentes y modificaciones en algunas terminales, incluyendo la de pasajeros en Montevideo (MTOP, 2019; s. f.). A su paso y en función de correcciones en el trazado, se realizan expropiaciones de 991 terrenos cuyo costo para el Estado significó con 804 terrenos expropiados al 2022 de 51.3 millones de dólares e implicó la demolición de viviendas (*El Observador*, 6 de julio de 2022).

Respecto a la cantidad de tráfico que está prevista, existen diferencias sobre cuántos serían finalmente, pero la cifra oscila entre los 12 y 16 vagones por día, la carga

anual es de unos cuatro millones de toneladas, con trenes que tienen una longitud aproximada de ochocientos metros. Mientras se instalan obradores principales y otros secundarios para el acopio de materiales como rieles, balastro, entre otros, también se gestionan áreas destinadas al mantenimiento y reparación de maquinaria, laboratorios, zonas de oficina, comedores, vestuarios y demás instalaciones de diferente índole. Otro aspecto para destacar es la instalación de 4 plantas de hormigón con una capacidad de 60 metros cúbicos en las afueras de Montevideo, 25 de Mayo (en el departamento de Florida), Durazno (capital del departamento homónimo) y Centenario (en el departamento de Durazno), dos canteras de materiales localizadas en Pintado y Centenario (ambos en el departamento de Durazno), aunque se usarán materiales de canteras ubicadas a lo largo del trayecto (Inetti, 2021).

Las dimensiones de las obras implican un conjunto de cambios y modificaciones constantes durante años. A pesar de que en un principio las obras durarían dos años, en la actualidad han pasado cuatro. Aún con inauguraciones, quedan partes por terminar y para Las Piedras, en particular, aún quedan aspectos que no han logrado ser esclarecidos del todo: ¿qué pasará con el espacio donde antes existía la plaza Daniel Coll?, ¿se perdió o se modificará? ¿El espacio frente a la Estación de Las Piedras quedará con la misma arquitectura? ¿Se realizará una plaza verde como me contaba el alcalde de Las Piedras? ¿Seguirá siendo conservada la propia Estación de tren de Las Piedras protegida con medidas cautelares? ¿Cuándo terminarán las obras? ¿Y cuándo terminarán las obras relacionadas con las calles aledañas, iluminaciones, así como la implementación y los detalles del servicio de pasajeros? En la medida que el tiempo pase, las obras finalicen realmente y el tren comience su funcionamiento habitual, se habilitará una nueva etapa de análisis sobre aspectos que quizás hoy no puedan ser visualizados de manera clara.

2.3. Las Piedras

La ciudad de Las Piedras se ubica a unos veinte kilómetros de la ciudad de Montevideo, en una zona que es reconocida como parte del área metropolitana de la capital. Durante mucho tiempo, se consideró ciudad dormitorio, lo que significa

que la mayoría de las personas trabajaban o estudiaban en Montevideo, pero tenían su vivienda en Las Piedras. Este aspecto fue durante bastante tiempo mi propia situación, con idas y vueltas por diferentes lugares, mi tránsito de viviendas oscila entre Montevideo y Las Piedras; sin embargo, gran parte de mi vida he vivido en Las Piedras. Para la mayoría de las personas con quienes trabajé y tuve la oportunidad de entrevistar, la ciudad de Las Piedras ha sido el lugar donde siempre han vivido y trabajado, por lo que emerge un sentido identitario asociado a la localidad. Tal como hablaba con Miguel cuando le preguntaba sobre la posibilidad de irse a vivir a otro lugar, me contaba sobre su historia y su elección de vivir en Las Piedras:

Mucha gente se iba, sobre todo jóvenes, ¿no? La gente joven, gente joven con oficio y estudiantes también, ¿no? O sea, que se fue muchísima gente. Mi hermano, por ejemplo, fue uno de ellos, se fue con la esposa y después se llevó a los suegros. Yo, por ejemplo, nunca quise. Fui a pasear, fui hace poco, pero... nunca tuve, nunca quise... Y yo lo tomé como una opción. El poder de que podía, pero no, no me preguntes por qué, pero... Siempre busqué acá, en esta zona y después hice liceo, después hice UTU... (entrevista a Miguel, 28 de noviembre de 2023).

Durante varias entrevistas y conversaciones, surgía el hecho de que, a pesar de tener opciones, la elección era quedarse a vivir en Las Piedras. Las opciones laborales como forma más básica de obtener un sustento económico para la vida se fueron modificando conforme los años fueron pasando y también la ciudad, las personas y los objetos.

En este sentido, las elecciones y estrategias adoptadas frente a los sistemas productivos también fueron impactando en las trayectorias vitales de las personas y con ello la conformación de los imaginarios sobre lo deseable, lo esperable de una vida que merece ser vivida:

Yo he trabajado en los frigoríficos, era un auge muy grande que había de la carne. Acuérdense de que acá estaba el frigorífico Comargen, un frigorífico muy grande. Tal vez uno de los más grandes a nivel país también... Todo el mundo iba... Bueno, entonces, estaba Comargen, estaba Brogan, creo que en La Paz, Las Moras, Club del Sur en Canelón Chico. Bueno, ahí empezaba el frigorífico, Las Piedras, el pesado. Era chico... arrancaban esos, Cruz del Sur y varios frigoríficos acá en la zona, era un auge bárbaro, Las Piedras vivía gracias a eso, era la fuente de trabajo más grande que había con curtiembres. Entonces, los subproductos siempre había porque los frigoríficos de eso vivían también, muchos subproductos. Entonces, lo que es la industria del cuero, había mucha curtiembre, después estaban las canteras, por

ejemplo. Las canteras tuvieron mucho auge, también... (entrevista a Miguel, 28 de noviembre de 2023).

En la medida en que el tiempo transcurría y según los relatos, las fuentes laborales disponibles iban cambiando, no se trataba de que desaparecieran, sino que se apuntaba y se reforzaban otros tipos de áreas, otras formas de producción económicas. La instalación del Polo Tecnológico en Las Piedras fue otro aspecto importante, ya que brindó sobre todo en sus comienzos la posibilidad de mayores puestos de trabajo en un área más de corte industrial. Este aspecto podemos verlo en las grandes instalaciones que realizan empresas que vienen a instalarse en las localidades, dejando de lado o haciendo que no se note tanto el desplazamiento y la modificación de los territorios y junto con ello la modificación de las cotidianidades de las personas que las habitan. En estos términos, las zonas de sacrificio no parecen generar impactos negativos, sobre todo si se tiene en cuenta las posibilidades laborales que ofrecen.

Más adelante sucedía algo similar en una zona bastante céntrica de la ciudad: la instalación del Shopping de Las Piedras. La zona elegida era el parque Artigas, que desde siempre fue un punto de encuentro para las personas y se trata de un lugar muy amplio separado a la «mitad» por la calle principal Avenida Artigas, donde al final se vislumbra un obelisco; se estableció ese lugar como parte de la zona en donde se librara la Batalla de Las Piedras, también se encuentra allí el mausoleo de Artigas y hacia la izquierda, un anfiteatro en el que se llevan adelante actividades de diversas índoles. Los encuentros de autos y motos tampoco faltan; como en la mayoría de las ciudades, se construyen esos lugares como puntos de encuentro, las personas con diferentes fines acuden a ellos, realizan sus rituales, sus actividades y construyen parte de su tejido social a partir de la apropiación de los espacios. Por ello, la noticia de la instalación del shopping sacudió un poco a la ciudad, hubo quejas desde algunos lugares como algunos comercios que veían el riesgo de perder ventas al realizarse un «corrimiento» del centro comercial. Asimismo, algunas personas que vivían en la zona tuvieron sus recaudos por los cambios en el territorio, tanto por el tránsito como por la pérdida del lugar como espacio verde de gran importancia. Aun así, el proyecto se concretó.

La última megaobra que vive la ciudad es la del tren, cuyos impactos son diferenciables desde múltiples aristas como se refleja en los próximos apartados. Lo que resulta interesante es que ninguno de los proyectos involucra una obra con las características que tiene la modificación de las obras del ferrocarril. En este sentido, las personas que habitan la ciudad, más allá del espacio que fuere delimitado como mi campo de investigación, también sentían al menos uno de los impactos más notorios, lo que refiere a las obras en sí mismas, ya que implican la transformación de un sector clave de la ciudad, punto por el cual se accede y se sale de ella, a la vez que por sus avenidas principales se llega a las zonas más céntricas de la ciudad. Es destacable que requirió la realización de una trinchera, que es un espacio subterráneo por debajo de las calles; como es un territorio densamente poblado no había otra forma de hacerlo. Pasando frente a la antigua Estación de Tren de Las Piedras, allí el tren atraviesa la ciudad y continúa su paso. Las obras se notaban e interfieren con las cotidianidades: cuando se lleva a los chicos a estudiar, cuando se va al almacén, a lugares de cobranzas, la veterinaria, cuando se va de compras, cuando se llega al shopping y afecta, más aún, a aquellas personas que trabajan o viven en ese lugar. Todo ello modela nuevas formas de habitar ese espacio.

Figura 3

Una trinchera desde una vista aérea



Nota. Tomada de Stonek Fotografía. Banco de fotos. Fotos de la ciudad de Las Piedras. Vista aérea de un cruce subterráneo de ferrocarril, 2022 (https://stonek.com/index_banco_selecN.php?tercera=LPR&grandes=si&page=1).

2.4. Trabajo y más trabajo

Mientras las obras seguían su curso, las cotidianidades de quienes trabajaban y habitaban los lugares más próximos a ellas se hacían de una multiplicidad de estrategias para manejar la situación. El sostenimiento de la vida depende en parte de la posibilidad de generar dinero, y el trabajo asalariado y formal tiene un lugar privilegiado al momento de hacerse de él. Es un privilegio en el sentido de las lógicas actuales dentro del sistema capitalista, en marcos de pensamiento donde lo económico y las formas de ganarse la vida se homogenizan para remitir a que es a través del trabajo asalariado formal que debe hacerse para formar parte. Sin embargo, y en la medida en que vemos y transitamos la vida, estas formas de trabajo no son necesariamente abundantes ni equitativas, se convierten en un privilegio de

alguna manera el acceder a ello. Por otra parte, y como me lo fue mostrando el propio campo, las formas de pensar en lo económico trascienden al dinero y a la mera obtención de recursos monetarios, como Perelman lo plantea:

La manera de entender las prácticas de las personas entonces no puede centrarse en las formas de obtención de recursos materiales, ni partir del supuesto de maximización. Ello sería dotar de una explicación exterior (del mundo social de los «especialistas» a un grupo de personas que no piensa de tal manera) las prácticas de las personas. Más aún, incluso algunos trabajos sobre el corazón de lo que parecen ser hoy la economía por excelencia —como el mundo de las finanzas— podrían cuestionar los ideales económicos (2021b, p. 244).

Desde el anuncio de las obras, un aspecto clave era lo referente a la generación de puestos de trabajo, se enfatizaba que se emplearía a personas que vivieran en las localidades por donde el tren pasara. A continuación, se enumeran algunas de las noticias al respecto. Según el MTOP, se crearían alrededor de dos mil puestos de trabajo de manera directa (*La Diaria*, 7 de junio de 2019). De acuerdo con *Infonegocios*, en una publicación de 2020, las obras habrían generado mil trescientas nuevas fuentes de empleo directo (*Infonegocios*, 22 de julio de 2020). En junio de 2021, el Grupo Vía Central publicaba que habría un aumento del 56% de empleos directos en la obra (Grupo Vía Central, 30 de junio de 2021).

Para los medios de prensa, los anuncios eran augurios en términos de la cantidad de puestos laborales que esta megaobra generaría para quienes habitaban el espacio como trabajadores, no necesariamente el beneficio era para todos. Además, me contaban:

En realidad, no se sabe bien a quién beneficia, yo creo que está bueno, pero no es para siempre tampoco, ¿viste? Y ahí tenés que ver porque después qué va a pasar, ¿no? Porque a nosotros nos complica la vida ahora que están las obras, entendemos, claro, que hay gente que está laburando ahí, pero yo no conozco a gente de acá que trabaje en la obra, seguro debe haber, pero no como decían tampoco. Mi sobrino fue a pedir trabajo muchas veces y nunca le dieron... (conversación con interlocutor, mayo de 2023).

En la medida en que se iban dando las conversaciones, surgían las contradicciones sobre qué pensar en relación con la megaobra del tren. El lugar que se le habría dado tenía como foco las fuentes de trabajo que generan estas empresas multinacionales.

Yo: ¿Y cómo ven el tren, las obras del tren? ¿Han sentido algún impacto?

I.: Bueno... en realidad, a nosotros nos ha beneficiado en alguna medida porque vendemos comida para los que están trabajando en la obra, entonces, nos beneficia. Claro que no es lo mismo para todos porque como es tanto tiempo y todo está roto, a otros les complica las ventas y la diaria (conversación con comerciante, junio de 2023).

Pensando en algunas noticias sobre la cantidad de puestos de trabajo que generaría para trabajadores de las zonas, me llamaba la atención que no conocí a mucha gente que hubiera entrado a trabajar en las obras como parte de las cuadrillas de obreros de la construcción que veía a diario. Sin embargo, en algunas conversaciones con obreros de las empresas que trabajaban para el consorcio o contratadas por el consorcio (que es quien lleva adelante las obras del tren mediante una licitación) sí había trabajadores de la zona. Una constante en las conversaciones era la incertidumbre por la finalización de las obras, es decir que no sabían hasta cuándo tenían trabajo. A su vez, cambiaba el lugar al que debían trasladarse según los trabajos para llevar a cabo, ya que las empresas que el consorcio contrataba tenían una parte de la obra a su cargo.

Mientras la situación económica y productiva cambia, las dinámicas de quienes trabajan dentro del modelo capitalista y de corte extractivista actual también se modifican. El trabajo y el ser trabajador desde las diferentes formas de entendimiento a partir de la construcción de las obras del tren se ven afectados y, por lo tanto, también las dinámicas cotidianas.

De repente venís un día y te cortaron la calle, a veces o por un tiempo avisaban, pero no siempre, y cambian todo, todo el tiempo, y la gente ya no puede ni trabajar ni hacer su vida, ¿viste? Vos fijate que eso que vos me preguntabas sobre alguna solución o algo para los que trabajamos no hay, ni piensan en eso. No sé ni en qué piensan, ¿viste? (conversación con interlocutor comerciante, mayo de 2023).

Para quienes están trabajando, las implicancias del proceso de las obras son percibidas negativamente. En ocasiones, cuando conversaba y preguntaba sobre las fuentes laborales que generaría, salvo en una conversación, nadie notaba el aumento de fuentes laborales; de hecho, el principal foco de interés era la situación que se estaba viviendo, que tal como he citado, se vivenciaba desde diferentes lugares y en relación con diversas problemáticas. Estas vivencias aparecerán a lo largo del

trabajo en función de lo que pude comprender, seleccionando desde mi perspectiva aquellos aspectos que entendí se correlacionaron en temáticas que atravesaban las conversaciones, las entrevistas y mis notas de campo.

La incertidumbre transversaliza todo el trabajo de campo en diversas instancias y de diferentes maneras. Si bien es cierto que nada es cien por ciento seguro, en determinados contextos y situaciones la incertidumbre toma otras dimensiones, por ejemplo, cuando pensamos en trabajo y en las formas de ganarse la vida, este concepto como categoría traslada y mueve una serie de emociones y acciones. Muchas veces durante las conversaciones percibí notoriamente el hecho de no saber qué podría pasar con la fuente laboral a partir de las obras, sobre todo en las situaciones que ponían en «riesgo» el propio trabajo —o al menos así lo percibí—. De igual manera lo podía sentir cada vez que no se sabía lo que sucedería con las calles al finalizar las obras, las inundaciones y todo lo que a su paso iban dejando las obras. Me interpelaba de una manera notoria, ya que muchas veces en antropología y en otras ciencias sociales sucede que estamos sometidos a la precariedad (Curbelo et al., 2023). Resulta sumamente difícil tener seguridad en términos laborales para investigadores, en particular del área social o artística; de hecho, conozco esa incertidumbre y esa emoción más de lo que quisiera. Al reflexionar sobre estos temas, no podía evitar pensar en la precariedad y en las formas de ganarse la vida, aspecto que durante el trabajo aparecerá desde diferentes lugares (Fernández y Perelman, 2020; Curbelo et al., 2023; De L’Estoile, 2020; Narotzky y Besnier, 2020).

Las moralidades que existen sobre conceptos clave como el trabajo y las formas de ganarse la vida implican la reflexividad sobre prácticas y estrategias, conscientes o no, de cómo se gana la vida, y las concepciones y formas en que son legitimadas, desde su entorno más próximo y también de gran parte de la sociedad. Es que lo digno para discursos hegemónicos implica una concepción de trabajo que es asalariada y legal o formal, en gran medida, así como lo muestran en su trabajo Curbelo et al. (2023). Las formas ambiguas sobre las que se construyen, se legitiman o se estigmatizan ciertas prácticas de sostenimiento y aprovisionamiento

actúan como una especie de medidor sobre qué tan trabajador se es, en la medida en que hay un alejamiento de ciertos estándares, crece la duda y la sospecha, y ciertos discursos se vuelven moralizantes⁸, alcanzándonos más temprano que tarde, para decir qué es trabajo y qué no lo es, quién es más o mejor trabajador. Muchas veces se romantizan situaciones y condiciones laborales que son precarias, pero, aun así, y conscientemente de que «todos somos trabajadores», conseguir ese lugar en el espacio social (sobre todo cuando existen múltiples formas de trabajo en el lugar) es importante su legitimación.

Yo le digo «el pantalón de UPM» [risas]. Claro, ¿viste?, porque ya viene con el polvo que deja UPM, la gente se ríe, pero ya viste cómo estamos acá, ¿no? Es imposible, ya no se puede, no sabés cómo hacer, se estropea todo y hemos pedido al menos que mojen las calles para que se pueda trabajar al menos. Pero no vienen, alguna vez te dicen que sí, pero vos esperalos nomás... Allá alguna vez vinieron, pero no es lo común. [Mientras asiento y confirmo el hecho de la cantidad de tierra y polvo que hay continuamente, me río y también percibo la angustia que hay sobre la imposibilidad aparente de hacer algo por eso]. Claro que no es posible frenar la obra, pero en verdad ¿es necesario que se tenga que padecer? (conversación con interlocutora, julio de 2023).

Mientras pienso en las estrategias que generan, en función de las circunstancias y del trabajo que se esté realizando, creo que algunas son muy ingeniosas, otras más confrontativas, otras más adaptativas, pero en los diferentes casos los trabajadores crean y adquieren herramientas que les permiten transitar el día a día. También se visualizan las oportunidades que se abren paso, mientras más gente hay en la obra, aparecen otras formas de ganarse la vida: los carritos de venta de tortas fritas, el bar y también los materiales de descarte que se dejan en la obra forman parte de este complejo entramado social que favorece y brinda (a pesar de ser momentáneo) una oportunidad, al tiempo que perjudica a otros que entienden no pueden hacer mucho para mitigar la afectación de su trabajo y su estar en el día a día. La pregunta que surge es si realmente no hay o no hubo posibilidad alguna de mejorar las condiciones para los pedrenses que trabajan y viven allí o si se trata o se trató de

⁸ Respecto a lo moralizante del discurso y las moralidades hacia el trabajo y el trabajador, refiero aquí a las perspectivas compartidas por sectores muchas veces hegemónicos sobre aspectos éticos en relación con lo que es y cómo debe ser el trabajo y el trabajador, emitiendo juicios de valor sobre las formas de actuar, ser y pensar, estigmatizando y excluyendo aquello que no encaje en estos preceptos.

una especie de «daño colateral». ¿Es, entonces, también posible considerar este espacio social como otra forma de zona de sacrificio? Algunos de estos aspectos serán abordados más adelante, mientras que otros abrirán aún más interrogantes.

Figura 4

Lugares específicos donde se dejan materiales. Para algunos son descartes y para otros son una forma de ganarse la vida



Nota. Fotografía propia.

Por otro lado, durante el proceso de investigación y a partir de mi presencia en el terreno, se volvía frecuente la aparición de expresiones cotidianas de los interlocutores como «¿Vos ves?», «¿Me vas a decir que no?», «Mirá, ahí está lo que yo te decía», las cuales funcionaban como una forma de validación o legitimación de los relatos y experiencias compartidas. Estas frases no solo daban cuenta de una intención de hacer evidente una realidad compartida, sino que también me interpelaban directamente, involucrándome sensorial, emocional e intelectualmente en los hechos observados. Esta implicación me llevaba, en

numerosas ocasiones, a cuestionar críticamente mi rol en el campo: ¿estaba bien lo que estaba haciendo?, ¿qué lugar ocupaba en estas dinámicas?

Sabía que no necesitaban una testigo externa para dar cuenta de sus vivencias. Sin embargo, percibía que esta investigación podía constituir una herramienta útil o, al menos, dejar abierta la posibilidad de ser utilizada frente a conflictos o problemáticas futuras. Por ejemplo, disputas en torno al cambio de lugar de trabajo, el incumplimiento de normas básicas como la limpieza o el descenso en las ventas. Estas tensiones se fueron haciendo visibles con el tiempo y, aunque siempre están mediadas por una compleja red de relaciones sociales, el hecho de que mi trabajo pudiera tener una utilidad práctica —más allá del interés académico— atenuaba la sensación de estar realizando una labor extractivista (Grosfoguel, 2016; Pérez, 2019). En este sentido, me resultaba fundamental sostener una pregunta ética de base: si la antropología no transforma, no contribuye ni aporta a quienes participan en ella, ¿para qué sirve?

CAPÍTULO III

Prácticas económicas

3.1. Producciones

Las prácticas económicas desde los estudios en antropología han guiado una diversidad de estudios en relación con el hombre en su obtención de la materialidad que hace posible la vida como la conoce (Narotzky, 2004). Desde la antropología económica se ha desarrollado una variedad de conceptos para entender las formas de distribución, como reciprocidad, redistribución e intercambio. La distribución es entendida como la asignación de bienes entre los individuos y grupos, mientras se diferencia de la circulación que hace alusión al movimiento de bienes.

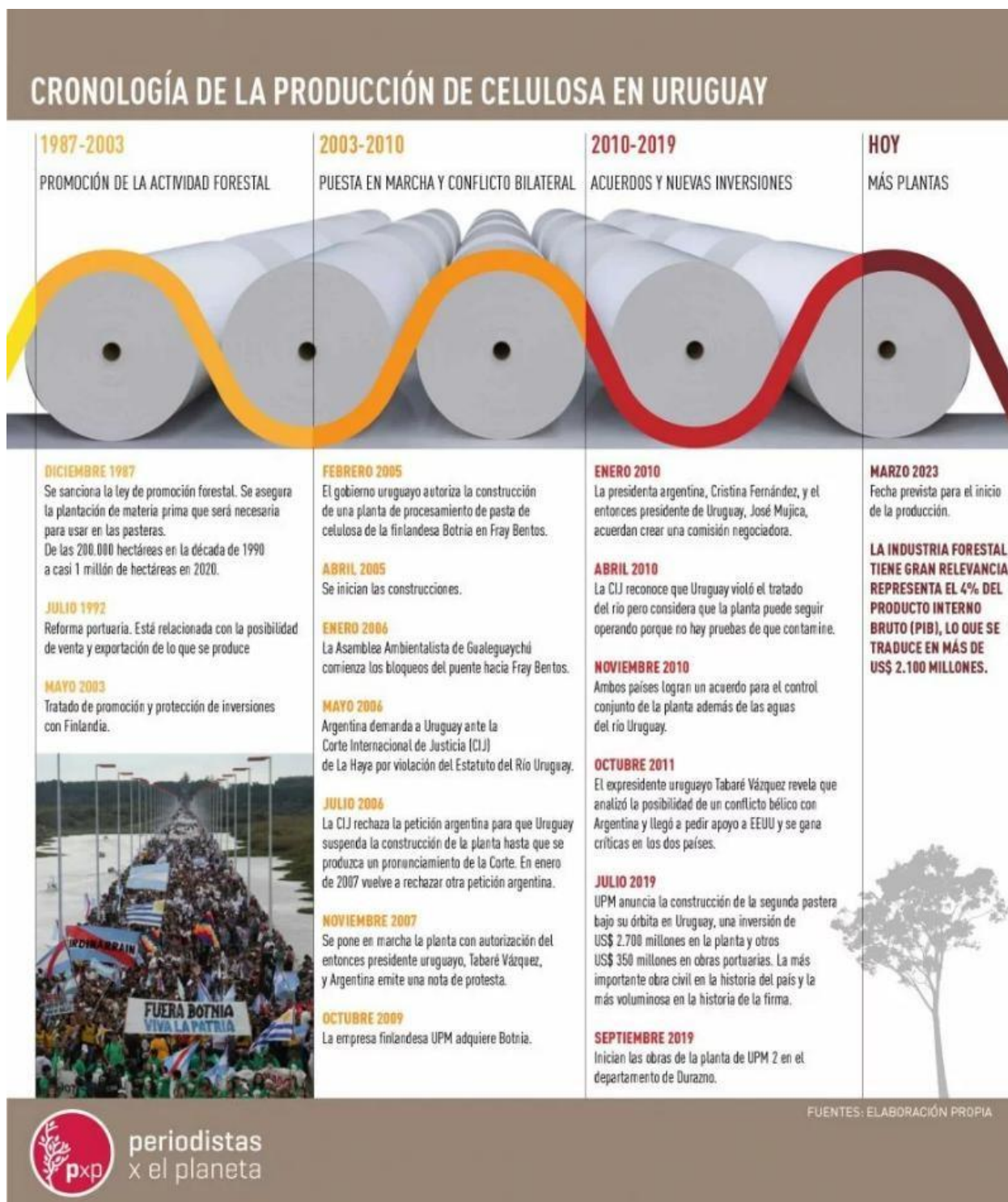
Se ha buscado comprender y elaborar categorías que permitan abordar las formas en que las personas hacen frente a los procesos económicos y las dinámicas, donde se busca producir formas de garantizar la vida, sobre todo a la luz de las transformaciones del capitalismo contemporáneo de las últimas décadas, vinculado a las formas de precarización de la vida de amplios sectores de la población (Fernández y Perelman, 2020).

Uruguay, al igual que otros países de América Latina, se encuentra inmerso en un entramado de relaciones económicas que son resultado tanto de su herencia histórica como de las recientes transformaciones del capitalismo global. Estas dinámicas no solo moldean la economía, sino que también reconfiguran las relaciones sociales y el territorio. Un ejemplo de este proceso es la creciente importancia de la industria forestal y la producción de pasta de celulosa. Estos sectores, impulsados en gran medida por la inversión de empresas multinacionales, han provocado cambios significativos en el uso de la tierra y en las comunidades locales. Como señala el antropólogo uruguayo Carlos Santos (2020), la llegada de estas megaindustrias ha reconfigurado las relaciones de trabajo. Esta transformación va más allá de lo meramente económico, penetra en la estructura social del país y en la vida cotidiana de quienes habitan el medio rural.

Autores como Javier Garay (2020) argumentan que estas empresas a menudo utilizan estrategias de legitimación social que van desde la creación de empleos hasta el desarrollo de infraestructuras, tratando de garantizar su aceptación en comunidades que, a menudo, no ven la llegada de estas industrias como buenos augurios. Este fenómeno se inscribe en lo que se conoce como *responsabilidad social empresarial*, un concepto que, según Claudia Torres (2017), debe ser analizado críticamente para entender las motivaciones reales detrás de esos movimientos corporativos.

Por otra parte, la producción de pasta de celulosa en Uruguay no solo está relacionada con la economía, sino también con cuestiones ambientales y sociales que han sido motivo de controversia. Algunas localidades, como Durazno y Tacuarembó, han experimentado cambios profundos en sus estructuras económicas y ecológicas. En este sentido, Santos (2010) ha destacado que la expansión de monocultivos de eucaliptos, (así como la soja) ha suscitado un devenir severo sobre la disponibilidad de agua subterránea disponible sobre todo para el abastecimiento y producción de pequeños productores rurales. En este contexto, es importante considerar el concepto de *desarrollo sostenible* que plantea un modelo en el que la producción económica debe equilibrarse con la conservación del medio ambiente. Este concepto ha sido utilizado por diversas organizaciones y colectivos para cuestionar las políticas estatales que favorecen el crecimiento de la industria celulósica sin ponderar adecuadamente su impacto ambiental.

Figura 5
Cronología de la producción de celulosa en Uruguay



Nota. Tomada de *Ojo al Clima*. Pasteras en Uruguay: lo que queda tras el paso del «progreso». Cronología de la producción de celulosa en Uruguay, 2022 (<https://ojoalclima.com/articles/pasteras-en-uruguay-lo-que-queda-tras-el-paso-del-progreso>).

Entender la producción de pasta de celulosa implica analizar no solo las cifras económicas, sino también las narrativas de los distintos actores (tales como trabajadores, familias campesinas y ejecutivos de grandes empresas) involucrados en este proceso. Según Mabel Moreno (2021), la producción económica y sus prácticas están imbuidas en las relaciones de poder que caracterizan a la sociedad uruguaya, lo que lleva a que se produzcan desigualdades en los beneficios generados. La interacción entre prácticas culturales y políticas económicas subrayan la necesidad de observar cómo las economías locales están profundamente influidas por las narrativas globales de desarrollo y progreso. Esta perspectiva ayuda a entender cómo las comunidades locales, a pesar de ser impactadas por fuerzas externas, buscan negociar y resistir ante la homogeneización económica.

En este sentido, resulta pertinente reflexionar sobre las formas en que el trabajo es vivido, representado y valorado, en especial a partir de los discursos que circulan en el espacio simbólico (que, como señala Bourdieu —2000—, es profundamente social y estructurado por relaciones de poder). Preguntas como ¿qué se considera trabajo?, ¿quiénes son reconocidos como trabajadores?, ¿qué trabajos son deseables?, ¿cuáles son legítimos o socialmente valorados?, ¿en qué se espera que se trabaje? o ¿qué estatus poseen determinados oficios o empleos? abren un campo fértil para el análisis de las formas contemporáneas de producción y reproducción social del trabajo.

Estas interrogantes, lejos de ser meramente retóricas, permiten interrogar las dinámicas laborales desde la lógica de los campos sociales y las estructuras objetivas que los configuran, en diálogo con los habitus que los actores incorporan. En el caso del trabajo, estas estructuras no se manifiestan únicamente en condiciones materiales, también lo hacen en las formas comunicacionales que lo significan. Tanto el Estado como las empresas —por ejemplo, UPM, en el marco de las obras del Ferrocarril Central— producen discursos con un alto grado de legitimidad simbólica. Desde su posición dominante dentro del campo, estos actores pueden influir en las formas de entender qué es progreso, qué se entiende por desarrollo y qué significa «generar empleo».

Estos discursos no son neutrales ni inocentes: implican una forma de violencia simbólica, en la medida en que logran imponer significaciones sin que su

arbitrariedad sea percibida como tal (Bourdieu, 1997). Es decir, se naturalizan ciertos sentidos del trabajo —como sinónimo de mejora o avance— que pueden no coincidir con las experiencias de los sujetos involucrados. La retórica del progreso, materializada en la rehabilitación del ferrocarril, sugiere una narrativa de modernización y crecimiento económico. Sin embargo, cabe preguntarse: ¿quiénes progresan realmente?, ¿quiénes son los destinatarios del avance?, ¿cómo se experimentan estas transformaciones a nivel local?, ¿cuáles son las expectativas y percepciones de las personas cuyas vidas se ven atravesadas por estas obras?

Estas preguntas abren la posibilidad de desnaturalizar los sentidos hegemónicos sobre el trabajo y el desarrollo e invitan a considerar las disputas simbólicas que atraviesan el campo laboral, donde los agentes no solo ocupan posiciones objetivas, sino que también encarnan disposiciones subjetivas que han sido históricamente moldeadas por esas mismas estructuras que ahora buscan interpelar.

Algo interesante de visualizar es que estos megaemprendimientos que tienen una matriz extractivista de fondo responden, de acuerdo con Svampa (2013), a lógicas de acumulación actuales y dominantes del sistema capitalista; implican —bajo la denominación de «consenso», no necesariamente explícito— que no hay posibles alternativas, debido a una demanda creciente a nivel global de las materias primas. Surge, entonces, como una posibilidad, como una chance de obtener los recursos económicos de manera rápida y hacer frente a las diversas dificultades que afrontan los países en materia económica. En el marco de estos procesos, Svampa (2013) plantea que las luchas socioambientales se inscriben en un escenario atravesado por tensiones estructurales, donde coexisten —no sin contradicciones— discursos progresistas, tradiciones de izquierda y la consolidación de un modelo extractivista. Esta articulación da lugar a una dinámica ambigua, en la que los Estados, aun bajo retóricas de transformación, promueven políticas basadas en la explotación intensiva de recursos naturales. En este contexto, se configura un campo de conflicto en el que, por un lado, los gobiernos latinoamericanos impulsan estrategias de desarrollo asociadas al extractivismo, mientras que, por otro, emergen movimientos sociales y redes ambientalistas que cuestionan dichas políticas. Esta tensión no solo expresa una disputa material, sino también una confrontación en torno a los sentidos del desarrollo. Asimismo, diversos estudios advierten que este escenario suele ir acompañado de procesos de criminalización

de la protesta y de respuestas represivas hacia los colectivos que resisten, fenómeno observable en distintos países de la región. Dentro de la conflictividad existe la disputa sobre el modelo de desarrollo a seguir (Svampa, 2013). En este contexto de disputa, las ideas sobre el desarrollo en relación con el trabajo toman una dimensión acerca de hacia dónde se «deben o deberían» dirigir las actividades y prácticas económicas, sobre todo desde las políticas económicas estatales, donde se homogeniza la idea de progreso y desarrollo a partir de la nación. Emerge en el imaginario colectivo de la identidad nacional (Caetano, 1992), como parte de una estructura colonialista, en la que se promueve la idea de que los pueblos deben ser «civilizados», que se debe

«progresar» a través del trabajo, por lo que quien no trabaja se vuelve un «vago» o, en términos de la conquista y la colonización, un «bárbaro». Este es un trasfondo de un pensamiento evolucionista que puede pensarse y analizarse en los comienzos del Estado uruguayo como nación, pero que también nos acerca a pensar de manera crítica qué estructuras subyacen en la actualidad desde ciertos discursos y lugares.

Álvaro García Linera (2017), político y teórico marxista, vicepresidente de Bolivia entre 2006 y 2019, expone acerca de las formas de extractivismo, tanto pasadas como presentes. Ciertamente, las poblaciones humanas han de organizarse en gran medida a partir de sus formas de producción, distribución y utilización de sus riquezas materiales y simbólicas, así como por su propia trama de relaciones sociales. La relación con la naturaleza se da de manera directa, cuando se la modifica y se convive y depende de ella.

Si consideramos que las poblaciones durante el transcurso de la historia han modificado de diversas maneras y formas la naturaleza y sus entornos con el fin de reproducirse y debido a las continuamente cambiantes «necesidades», podríamos no alertar o no visualizar las grandes problemáticas y peligros que han derivado del uso o abuso indiscriminado de los medios con los que contamos para sobrevivir. Incluso como especie humana nuestros medios de producción, no entendidos netamente como las herramientas que hemos creado para modificar y producir, sino también de la naturaleza misma que es, a final de cuentas, de donde proviene y de lo que formamos parte como especie, es la base de nuestras formas de organizarnos como colectividad/es, aspectos bien argumentados por García Linera (2017).

Dentro del sistema capitalista actual, los usos y modificaciones de los sistemas ambientales emergen con una perspectiva muy distinta de las que podíamos esperar de un sistema que se nutre y reproduce a partir de ellos mismos y, por supuesto, de sus habitantes. Siguiendo con el pensamiento de García Linera (2017), nos encontramos, por una parte, con la concepción de «reservorio de vehículos materiales de valor de cambio, de la ganancia» (párr. 4), mientras que se deja de lado la concepción de ser la gran fuente de los medios de vida y donde, sin importar la forma o las condiciones, estas actividades «generan trabajo». En este sentido, retomando el vínculo que tiene la idea de trabajo en la conformación de la identidad nacional, me permite pensar en el conflicto que se dio entre Argentina y Uruguay a partir de la instalación de una planta de celulosa sobre el río Uruguay, en 2005 en la localidad de Fray Bentos en el territorio uruguayo, frente a Gualeguaychú en Argentina. Este conflicto, que más adelante será expuesto, habilita a comprender de qué manera la estructura opera desde ciertos lugares, valiéndose de ideales nacionalistas y patrióticos, en una lógica por la «defensa» del progreso, del trabajo. Se apela a una identidad nacional, lo cual genera adhesiones y apoyo de muchas personas y organizaciones a formas de producción económicas y a una política económica que no necesariamente son las compartidas por toda la sociedad, pero que simbólicamente al oponerse a ellas se estaría oponiendo a la propia identidad nacional.

3.2. Las pasteras

Figura 6

Ubicación de las plantas de celulosa de UPM y Montes del Plata



Nota. Tomada de *Ojo al Clima*. Pasteras en Uruguay: lo que queda tras el paso del «progreso». Las pasteras, 2022 (<https://ojoalclima.com/articles/pasteras-en-uruguay-lo-que-queda-tras-el-paso-del-progreso>).

Desde 2002 Uruguay negocia exitosamente la instalación de dos plantas de celulosa en los márgenes del río Uruguay, en la frontera con Argentina en la localidad de Fray Bentos. Una parte es del grupo español Ence y otra parte es de la finlandesa Botnia. La inversión no fue muy bien recibida por toda la sociedad y generó una serie de controversias y protestas, con énfasis en aspectos del marco jurídico y los beneficios y facilidades otorgados a las empresas multinacionales. A esto se suman

las protestas medioambientales. Para 2003, los grupos ambientalistas uruguayos dan alerta a organizaciones argentinas de la ciudad de Gualeguaychú sobre sus preocupaciones respecto de la instalación de la planta de celulosa por la empresa Ence, pero también ante un proyecto polo celulósico en la cuenca del río Uruguay. Para octubre de ese año se otorga la concesión de una zona franca para la instalación del proyecto M'Bopigua (terminal portuaria sobre el río Uruguay, al norte de la ciudad de Fray Bentos), a la vez que se habilitan permisos ambientales y de construcción (Merlinsky, 2008).

El río Uruguay como recurso compartido entre ambos países tiene una regulación a través de un tratado, cuenta con su propio estatuto y se establece una Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU). Los diálogos se sucedían durante los siguientes años hasta que, en 2005, tras una multitudinaria manifestación que cortó el paso entre ambos países en el puente que une Fray Bentos con Gualeguaychú, colocó e hizo la presión suficiente para que el Gobierno argentino solicitara que se paren las obras de la planta y que se hicieran una serie de estudios ambientales.

Aquí comienza lo que sería un conflicto que enfrentaría por un largo tiempo a ambos países. Los principales y primeros argumentos que se sostienen son por parte de Argentina para que exista una relocalización de las plantas y que se respete el tratado sobre el río Uruguay. Por el otro lado, Uruguay entiende que se trata de una decisión soberana, a la vez que exige el levantamiento de la medida de bloqueo del puente para retomar y negociar. Las discrepancias en las formas, proyecciones y resultados no hacían posible una solución basada en acuerdos científico-técnicos, los conflictos ambientales transfronterizos exponen las limitaciones de los mecanismos de evaluación y gestión ambiental, ya que «no están preparados para atenderlos adecuadamente, tanto por la complejidad de los emprendimientos y ecosistemas a evaluar, como por sus implicancias en las políticas comerciales y las relaciones exteriores» (Gudynas, 2007, citado en Cortassa et al., 2013, p. 89).

El conflicto durará hasta 2010, variando en sus intensidades, momento en que la Corte Internacional de Justicia (CIJ) de La Haya da una sentencia. En ella la CIJ identificó que existieron dos obligaciones procesales convencionales violadas por

Uruguay: el deber de comunicar a la CARU y la notificación a Argentina (también a través de la CARU) de la realización de obras que puedan afectar la navegación, el régimen del río Uruguay o la calidad de sus aguas. Sobre las obligaciones referentes al Estatuto de 1975, el tribunal rechazó todos los incumplimientos alegados por Argentina sobre, por ejemplo, uso, prevención, utilización, preservación, gestión y coordinación a través de la CARU relacionados con aspectos ambientales y de protección acuática y de área involucrada. Para finalizar, la CIJ recuerda a las partes que el Estatuto de 1975 las obliga a la cooperación mutua para el logro de objetivos y propósitos, es decir, la exigencia de un monitoreo en conjunto del funcionamiento de la planta a través de la CARU (Escarena, 2012).

La segunda planta de UPM, inaugurada en 2019 en el departamento de Tacuarembó, se diseñó para duplicar la capacidad de producción de su predecesora en Fray Bentos, lo cual generó expectativas de crecimiento económico y empleo. Según un informe del Ministerio de Industria, Energía y Minería (MIEM, 2023), se previó que esta nueva instalación generaría alrededor de 4.000 puestos de trabajo directos e indirectos, además de fomentar el crecimiento de la cadena productiva local.

Sin embargo, las expectativas de desarrollo también generaron tensiones y conflictos. Un reportaje del diario *El País* (18 de mayo de 2019) destacó la resistencia de ciertos grupos comunitarios que ligaban la llegada de la planta con un aumento en la demanda de recursos hídricos y preocupaciones respecto a los cultivos forestales y la biodiversidad. Este tipo de disenso refleja una polarización en la percepción de los beneficios y costos de la industrialización en las comunidades locales, con voces que defienden la necesidad de desarrollo económico frente a quienes enfatizan la protección del medio ambiente. En este sentido, existen diversos colectivos, organizaciones, por ejemplo, Movimiento de Protección Ambiental de Sarandí del Yí, Movimiento por la Tierra Uruguay, Movimiento por un Uruguay Sustentable (MOVUS), Nativos Punta Colorada, No al Tren de UPM y la Coordinación Nacional contra UPM, pero también investigadores y académicos que poseen miradas críticas hacia este tipo de producción.

La instalación de la planta ha repercutido de manera significativa en el uso social del territorio. Según Mariana Fry (2021), algunas comunidades vecinas experimentaron cambios en sus patrones de vida, al depender más de la renta ofrecida por la industrialización mientras que, simultáneamente, enfrentaban la reducción de acceso a recursos naturales. Asimismo, se observó el fenómeno de «desplazamiento económico», donde las economías locales que antes estaban basadas en la agricultura tradicional comenzaron a adaptarse a un nuevo paradigma. Esto se vincula directamente con lo que se conoce como *áreas de sacrificio*. El concepto en sí tiene su inicio como noción a partir de que el Gobierno norteamericano lo utilizara para dar cuenta de aquellas zonas peligrosamente contaminadas por actividades de minería u otras formas extractivistas o de procesamiento de uranio que eran destinadas a la construcción de armas nucleares en el marco de la Guerra Fría. Al ser nombradas como tales, se reconocía que para la producción de armas un número de ciudadanos (entendido como pequeño) debía realizar una serie de sacrificios económicos y de salud en nombre de la seguridad nacional. A partir principalmente de Steve Lerner (2012, citado en Olmedo y Ceberio De León, 2021) es que se demuestra que ese pequeño número de ciudadanos que debían sacrificarse en realidad eran poblaciones que en su mayoría pertenecían a minorías y sectores de bajos recursos, es decir, se trata de un problema racial y de clase. Las zonas de sacrificio son entendidas como aquellas zonas o lugares geográficos que son impactados por grandes corporaciones, empresas multinacionales o el propio Estado en pos de ideas asociadas al progreso de la nación, de un bien mayor; tal sacrificio (económico, de salud, social o la combinación de ellos) recae sobre sectores y poblaciones de cierta clase social y también origen étnico racial. Este aspecto, que más recientemente se piensa a nivel regional como parte del «sur», plantea que la acumulación capitalista que se materializa en modelos extractivistas —como es el caso de las plantas de celulosa en Uruguay— remite a la noción de territorios sacrificables, desde lógicas de zonificación u ordenamientos a nivel de territorio. Para el caso del tren de UPM, supone la apropiación a nivel territorial, espacial y social (Pérez Espinoza et al., 2016; Svampa y Viale, 2014; Di Riso et al., 2012).

Además, la preocupación por la sostenibilidad ambiental se intensificó. Un estudio de la Facultad de Ciencias de la Universidad de la República (Pereyra Ceretta, 2021) reveló que la expansión del monocultivo de eucalipto ya estaba impactando negativamente en los acuíferos locales, lo cual contribuye a la crisis hídrica que se observa en ciertas regiones del país. Las investigaciones sugieren la necesidad de implementar modelos de desarrollo que contemplen una mejor gestión de los recursos hídricos para asegurar el bienestar de las comunidades y del ecosistema. En este sentido, ya desde comienzos del siglo XXI se da una intensificación de la importancia hacia la temática ambiental, se señala que irrumpe en ámbitos sociales, culturales, científicos y políticos, y es un factor que pone en discusión conceptos como *desarrollo*, *tecnología* o *ciencia* (Gazzano y Achkar, 2013, citados en Pereyra Ceretta, 2021).

A partir de la segunda planta de UPM, se dio inicio al proyecto del Ferrocarril Central, una obra considerada esencial para facilitar la logística y el transporte de la pasta de celulosa hacia los puertos de exportación. La inversión en esta infraestructura, que asciende a aproximadamente 2.900 millones de dólares, se justifica por el aumento del tráfico de productos derivados de la celulosa (MEF, 2024).

Los medios de comunicación, como *Ámbito* (3 de abril de 2024), informaron que la construcción del Ferrocarril Central generará un impacto económico significativo, lo cual potenciaría el crecimiento no solo de la industria celulósica, sino también de otros sectores al mejorar la conectividad del interior del país con los centros urbanos. También señalaron que la nueva infraestructura podría contribuir a la creación de empleo en áreas cercanas, aunque advierten sobre el impacto ambiental que podría acarrear su construcción, incluyendo la alteración de ecosistemas y rutas migratorias para distintas especies.

La construcción del Ferrocarril Central es más que una obra de infraestructura: representa una transformación en las dinámicas sociales y económicas que deben ser analizadas.

En este contexto, Maristella Svampa y Enrique Viale (2014) muestran que la humanidad en relación con la naturaleza ha venido transformándose y modificándose de manera significativa, donde el ser humano primero se desconecta y separa de la naturaleza y ve a esta como objeto de conocimiento, luego como un objeto de dominación y, finalmente, pasa a ser una mercancía. De acuerdo con Aníbal Quijano (1992), los procesos de producción extractivistas completan la reconfiguración de la colonialidad, del poder, donde se acelera y profundiza una concentración sobre el poder desarrollista que alimenta y alienta la voracidad extractiva.

En estos contextos, también surgen otras formas de pensar sobre la idea de naturaleza y la forma en que nos percibimos al respecto. Ingold (2012) propone la idea de habitar, habla de *ambiente* en lugar de *naturaleza*, entendiendo a este como una zona de interpenetración continua, considerando el ambiente no como una naturaleza exterior, sino como un producto parcial que está siempre en construcción y que surge de la interacción entre la vida humana y no humana (Ingold, 2012).

La posibilidad de pensar la relación que la humanidad establece con la naturaleza parece poco movable, sin embargo, estas discusiones toman mayor fuerza sobre todo en momentos donde se presenta un riesgo o una afectación directa hacia las formas en que las personas viven y se relacionan de manera directa con la naturaleza. Un ejemplo de ello puede pensarse con la última y más grande crisis hídrica que atravesó Uruguay en 2023.

3.3. ¿Y el agua?

En 1867 el Gobierno toma la decisión de realizar un llamado para llevar agua de manera permanente a la capital de Uruguay, Montevideo, que se encontraba con dificultades para el acceso al agua dulce y en condiciones de ser consumida. Para 1868 se comienza la construcción de una usina de bombeo a vapor con una tubería de cerca de sesenta kilómetros y la instalación de tres fuentes de agua para que la población se abasteciera. Estas se ubican en las plazas Constitución (actual plaza Matriz), Artola (actual plaza de los Treinta y Tres) y la plaza Flores (actual plaza de la zona del Palacio Legislativo). Para 1871 se inaugura oficialmente el servicio

de agua que, bombeada desde el río Santa Lucía, cuatro años después de ganada la concesión del suministro de agua por Fynn (uruguayo), en asociación con Lezica y Lanús (inversores argentinos). En 1879, a solo ocho años de dar el servicio, se cede a la compañía inglesa The Montevideo Waterworks C. Ltda., que continuará hasta 1950, fecha en que pasó a manos del Estado (OSE, 2025a).

La creación de Obras Sanitarias del Estado (OSE) se remonta a 1952. En su carta orgánica se establece como mandato fundamental que la prestación del servicio y los cometidos del organismo deben hacerse con una orientación fundamentalmente higiénica, primando las razones de orden social antes que las económicas (Ley N.º 11907, 19 de diciembre de 1952). Un acontecimiento histórico se da en 2004, cuando el agua es incluida como derecho humano en la Constitución de la República. Esta reforma constitucional fue propuesta y llevada adelante por la Comisión Nacional en Defensa del Agua y de la Vida, integrada por un conjunto de organizaciones, sindicatos y colectivos diversos. La iniciativa fue realizada a través de un plebiscito (iniciativa de participación directa de la democracia) que buscaba evitar la ampliación de la privatización del servicio público del agua potable que tenía su comienzo en la década de los noventa en el departamento de Maldonado. El 31 de octubre de 2004 es aprobada la reforma y el plebiscito obtiene un total de 64,5% de los votos a su favor, por lo que se modifica en su inciso segundo el artículo 47, y se establece:

La protección del medio ambiente es de interés general. Las personas deberán abstenerse de cualquier acto que cause depredación, destrucción o contaminación graves al medio ambiente. La ley reglamentará esta disposición y podrá prever sanciones para los transgresores.

El agua es un recurso natural esencial para la vida. El acceso al agua potable y el acceso al saneamiento constituyen derechos humanos fundamentales.

1. La política nacional de Aguas y Saneamiento estará basada en:

a) el ordenamiento del territorio, conservación y protección del Medio Ambiente y la restauración de la naturaleza.

b) la gestión sustentable, solidaria con las generaciones futuras, de los recursos hídricos y la preservación del ciclo hidrológico que constituyen asuntos de interés general. Los usuarios y la sociedad civil participarán en todas las instancias de

planificación, gestión y control de recursos hídricos; estableciéndose las cuencas hidrográficas como unidades básicas.

c) el establecimiento de prioridades para el uso del agua por regiones, cuencas o partes de ellas, siendo la primera prioridad el abastecimiento de agua potable a poblaciones.

d) el principio por el cual la prestación del servicio de agua potable y saneamiento deberá hacerse anteponiendo las razones de orden social a las de orden económico.

Toda autorización, concesión o permiso que de cualquier manera vulnere las disposiciones anteriores deberá ser dejada sin efecto.

2. Las aguas superficiales, así como las subterráneas, con excepción de las pluviales, integradas en el ciclo hidrológico, constituyen un recurso unitario, subordinado al interés general, que forma parte del dominio público estatal, como dominio público hidráulico.
3. El servicio público de saneamiento y el servicio público de abastecimiento de agua para el consumo humano serán prestados exclusiva y directamente por personas jurídicas estatales.
4. La ley, por tres quintos de votos del total de componentes de cada Cámara, podrá autorizar el suministro de agua a otro país, cuanto este se encuentre desabastecido y por motivos de solidaridad (Constitución de la República Oriental del Uruguay, Artículo 47).

Una de las críticas que se realiza hacia los sistemas de producción de corte extractivista tiene un importante punto argumentativo en relación con el uso del agua, aunque no es hacia la única forma de producción que tiene duras críticas sobre el uso del recurso hídrico. La producción de pasta de celulosa exige un consumo significativo de recursos hídricos. Según el Observatorio del Agua en Uruguay, inicialmente la planta extraerá por día del río Negro 125.000 metros cúbicos (125 millones de litros) de agua y devolverá 106.500 metros cúbicos (106,5 millones de litros) de efluentes tratados para cumplir la norma vigente (Observatorio del Agua en Uruguay, 4 de diciembre de 2018).

La implantación de monocultivos de eucalipto utilizados en este proceso industrial ha sido objeto de críticas por su alto requerimiento de agua. De acuerdo con Luis Silveira et al. (2006), el acceso al agua potable se ve en riesgo debido a la saturación de estos monocultivos, lo que ha generado tensiones entre comunidades rurales y empresas forestales, en parte porque el ciclo de crecimiento y cosecha que conlleva

la plantación de árboles para la forestación implica un uso intensivo del agua, por lo que es un importante factor de agotamiento de los recursos hídricos disponibles, en particular donde estos cultivos se han intensificado.

Si bien la pasta de celulosa puede considerarse un motor de desarrollo económico, su dependencia del agua ha puesto en debate su relación con la crisis de sustentabilidad. La reducida disponibilidad de agua afecta tanto a las comunidades que dependen de ella para su subsistencia como a las industrias que requieren este recurso para sus operaciones. Esta interrelación muestra cómo las prácticas económicas pueden tener repercusiones profundas en los recursos naturales, lo cual evidencia una dinámica de explotación que muchas veces desatiende las necesidades locales en favor de un crecimiento industrial.

La crisis hídrica en Uruguay ha sido exacerbada por cambios climáticos y también por políticas estatales que han favorecido la expansión de la industria celulósica, lo que hace que las críticas respecto a las consecuencias ambientales se profundicen. A partir de 2019, el país experimentó sequías severas que afectaron a la producción agrícola y al acceso al agua potable, y esto generó tensiones sociales y políticas (Decreto N.º 197/024, 7 de agosto de 2024). Esta situación ha llevado a nuevas discusiones sobre la viabilidad de seguir apoyando un modelo de desarrollo que promueve fuertemente la producción intensiva de eucalipto.

El 19 de junio de 2023 se decretó la emergencia hídrica en Uruguay, fue la mayor sequía registrada en 74 años. Esto deja en evidencia la vulnerabilidad del suministro de agua y sus consecuencias (Barría, 10 de julio de 2024). Las macrocuencas de las que se extraen los recursos hídricos superficiales son la del río Uruguay, la laguna Merín y el Río de la Plata. La cuenca del río Santa Lucía (que está dentro de la del Río de la Plata) es la que abastece al 60% de la población uruguaya. La represa que se encuentra en Paso Severino, en el curso inferior del río Santa Lucía Chico en el departamento de Florida, es sustancial para abastecer el área metropolitana y ha venido registrando una disminución significativa en sus reservas desde hace algunos años. Dicha represa fue la última gran infraestructura construida para aumentar la capacidad de suministro de agua y fue realizada en 1987. En este

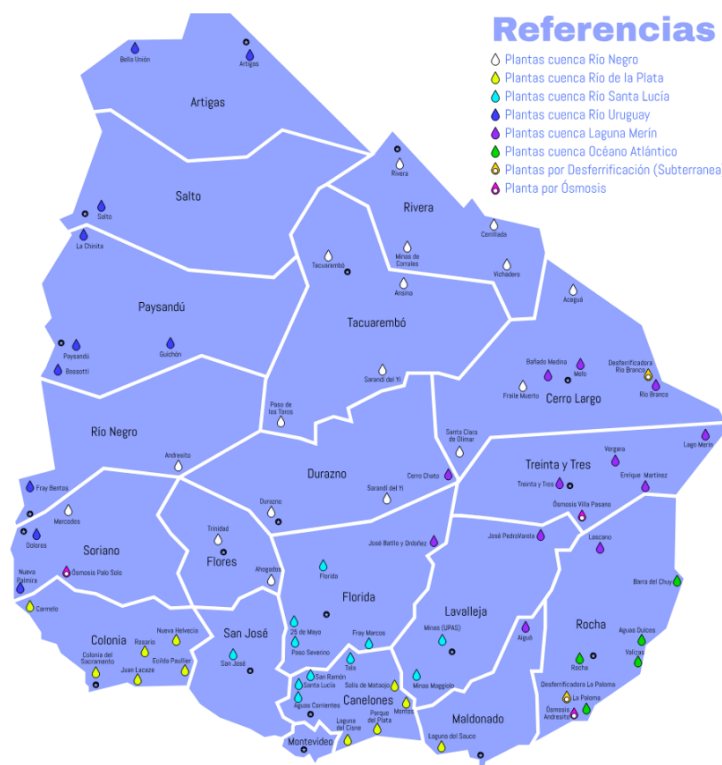
contexto, el Gobierno fue anunciando un conjunto de medidas; entre ellas, OSE y las autoridades del Gobierno indicaron que se mezclaría el agua dulce de Paso Severino con agua salobre del Río de la Plata. La preocupación de la población aumentaba, del mismo modo que iban en aumento los niveles de salinidad del agua, los límites establecidos por los parámetros nacionales e internacionales de potabilidad fueron traspasados; a pesar de ello, se contaba con el respaldo del Ministerio de Salud Pública. Al mismo tiempo, se autorizaba el aumento de trihalometanos, compuestos químicos nocivos que se forman durante la desinfección con cloro y que pueden ser perjudiciales si se consumen a largo plazo. En este sentido, la Unidad Reguladora de Servicios de Energía y Agua (URSEA) emite un comunicado donde explicita que, debido al contexto y la situación, los consumidores de Montevideo y área metropolitana «pueden percibir un sabor diferente al habitual, producto de las sales disueltas, particularmente cloruros» (p.

1). A su vez declara que:

La normativa que define los Valores Máximos Permitidos de los diferentes parámetros en el agua para consumo humano, es competencia del Reglamento Bromatológico Nacional que, a su vez, toma las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud. Asimismo, el organismo con autoridad para expedirse sobre las eventuales afectaciones a la salud en nuestro país el Ministerio de Salud Pública (MSP) (URSEA, 10 de mayo de 2023, p. 1).

Figura 7

Ubicación de las plantas potabilizadoras de agua en Uruguay



Nota. Tomada de OSE. *Portal educativo*. Ubicación de plantas potabilizadoras en Uruguay, 2025b (<http://www.ose.com.uy/portal-educativo/plantas-potabilizadoras>).

Según declaraciones del sindicato de funcionarios de OSE (Federación de Funcionarios de OSE), en una nota publicada en *Montevideo Portal*,

los fenómenos de escasez de agua no son un castigo de la naturaleza, son consecuencia del manejo del suelo y las aguas de nuestro país bajo un modelo económico agroexportador que prioriza el lucro de unos pocos por sobre las necesidades de la población, que se aplica hace décadas en Uruguay y responde a los intereses del capital internacional [...] (*Montevideo Portal*, 2 de mayo de 2023, párr. 8).

[...] la falta de inversión que lleva a tener sistemas obsoletos, y la falta de mantenimiento; por otro lado, la falta de personal, que implica que no se puedan reparar las roturas en las propias cañerías de OSE (*Montevideo Portal*, 2 de mayo de 2023, párr. 6).

Las polémicas y críticas suscitadas se debían también a las controversiales expresiones desde las autoridades, donde, por ejemplo, el ministro de Ambiente Robert Bouvier aseguraba que el agua no era potable, pero sí «bebible y consumible» (*El Observador*, 11 de mayo de 2023, párr. 1) y la ministra de Salud Pública, Karina Rando, afirmaba que era «apta para el consumo humano» (Parlamento del Uruguay, 2023, p. 99). Expertos y profesionales de la salud sostenían, por su parte, que había riesgos de ingerir agua salobre y recomendaban a la población de riesgo consumir agua envasada y tomar duchas breves. Mientras tanto, las ventas de agua embotellada aumentaron extraordinariamente. Las medidas adoptadas por el Gobierno fueron quitar impuestos al agua embotellada y otorgar a través del Ministerio de Desarrollo Social un equivalente al costo de dos litros de agua por día y por persona para garantizar el acceso al agua potable a determinados sectores de la población (Presidencia Uruguay, 23 de agosto de 2023), atendiendo que el MSP advertía sobre su consumo en grupos poblacionales que incluían personas hipertensas, con patologías renales o cardíacas, así como niños y niñas de menos de dos años, a quienes se les recomendaba el no consumo de agua de OSE. También estas recomendaciones incluían que las duchas fueran breves para evitar la inhalación de trihalometanos debido al vapor.

Estos aspectos forman parte de las críticas y argumentaciones de las organizaciones, colectivos y sindicatos que se organizaban para manifestarse frente a esta situación. El principal foco del activismo por el agua se basa en que su gestión debe ser considerada como lo establece la Constitución de la República: un derecho humano esencial y su acceso no debe estar condicionado por intereses económicos.

Mientras los movimientos sociales y sindicatos en Uruguay se iban organizando y movilizando con la consigna «No es sequía, es saqueo», en el centro de la discusión está el modelo de producción y acumulación, lo cual evidencia las consecuencias que este conlleva y exhorta a un cambio en este sentido. Así, al inicio fueron autoconvocadas a través de redes sociales virtuales marchas y concentraciones en lugares específicos, como la sede de OSE o la de Presidencia de la República. Luego se pasó a una serie de cortes de calles bajo la denominación de «bidonazos»: se

trataba de la utilización de bidones plásticos vacíos que acompañaban sonoramente las movilizaciones. El movimiento denominado Movimiento de Personas Autoconvocadas por el Agua fue expandiéndose y llegó a intervenir lugares en Canelones, sobre todo en los peajes que están a la salida de Montevideo rumbo a la zona este de aquel departamento. También de manera autoconvocada se fueron dando y convocando asambleas barriales, donde vecinos y vecinas daban lugar a una cita para intercambios sobre la situación del agua (Santos y Taks, 2 de setiembre de 2023). En Las Piedras también hubo convocatorias, sin embargo, durante mi trabajo de campo este aspecto no fue enunciado por mis interlocutores, salvo cuando durante la crisis hídrica desde mi lugar llevaba el tema para preguntar:

Yo: ¿Viste que pusieron una pancarta convocando para una reunión sobre el agua?

R.: Sí, sí, lo vi, está intomable, nosotros compramos el agua sin dudarlo, pero la verdad es que a mucha gente se le complica, pero, bueno, es un poco lo mismo desde hace años, y acá, si te fijás, en realidad cada dos por tres hay pérdidas enormes, sobre todo con esto que están rompiendo y arreglando. Además de que se inunda todo, parece joda: por un lado, que falta y, por otro, toda el agua tirada. Ahora está mejor, pero hubo momentos en que era tremendo (diálogo con interlocutor, 14 de julio de 2023).

En la medida en que me sentía afectada por la temática sobre el agua, pensaba y me enfrentaba a una situación que me llevaba a considerar mi posición sobre la participación o no frente a la situación que atravesaba el país. En ese entonces, mantuve diferentes conversaciones con amigas y colegas, con mi tutor y conmigo misma: ¿estaba bien si repartía volantes?, ¿qué quería conseguir?, ¿este tipo de participación afectaría mi campo?, ¿y mi manera de ver y entender?, ¿es un aspecto ético? Esas eran algunas de las preguntas que me hacía en la medida en que mi sensación de enojo se hacía presente en mi cotidianidad. Finalmente, y siendo muy sincera conmigo misma, llegaba a la conclusión de que en realidad poco tenía que ver mi posición o accionar con respecto a participar o no en movilizaciones o instancias sobre el agua; de hecho, nunca dejé de asistir o participar, en ocasiones en marchas, concentraciones o instancias en las que podía asistir. En realidad, lo que yo pensaba y pienso no afectaba en sí mismo al campo o a mis interlocutores, pero sí trataba de no ser yo quien sacara el tema. Ahí es donde pude notar que era un aspecto que a mí me implicaba, pero no de la misma manera a mis interlocutores.

No escuché ningún tipo de comentario que relacionara al tren y las obras del tren con la escasez hídrica, tampoco a las plantas de celulosa ni a UPM, salvo en alguna conversación desde la crítica al no abastecimiento del agua relacionada con la cantidad de agua que se «pierde». Surgían comentarios como «Y, bueno, una cosa más en la que perdemos agua» o «Parece que a nadie le importa», «Siempre los perjudicados somos nosotros».

Figura 8

Pasacalles en la ciudad de Las Piedras para convocar a una asamblea por la temática del agua (crisis hídrica mediante)



Nota. Fotografía propia.

En este sentido, la reflexividad resultó clave para entender que en la medida en que existimos como sujetos tenemos un conjunto de concepciones y formas de entender y pensar. Nuestra propia subjetividad se encuentra siempre presente, en palabras de Guber:

La subjetividad es parte de la conciencia del investigador y desempeña un papel activo en el conocimiento, particularmente cuando se trata de sus congéneres. Ello no quiere decir que la subjetividad sea una caja negra que no es posible someter a análisis (2011, p. 57).

Desde este lugar se entiende que lo importante sería no advertir sobre mi manera de pensar sobre algo —en este caso, el uso del agua—, aspecto que también tenía presente en otras áreas y que fueron sustanciales al momento de analizar y pensar

los acontecimientos. La reflexividad es constante y forma parte de todo el trabajo, implica y genera críticas a mis propios preconceptos e incluso expectativas.

Adoptar el punto de vista de la reflexividad no significa renunciar la objetividad, sino poner en tela de juicio el privilegio del sujeto conocedor, al que se exenta de manera totalmente arbitraria, en tanto que puramente ético, del trabajo de objetivación. Optar por la reflexividad es tratar de dar cuenta del 'sujeto' empírico en los mismos términos de la objetivación construida por el sujeto científico [...], tomar conciencia y lograr el dominio (hasta donde sea posible) de las coacciones que pueden operar contra el sujeto científico a través de todos los nexos que lo unen al sujeto empírico, a sus intereses, impulsos y premisas, las cuales necesita romper para constituirse plenamente (Bourdieu y Wacquant, 2005, p. 299).

CAPÍTULO IV

Sujetos y objetos

4.1. Identidades

Una de las cuestiones que representa un desafío en antropología es, de acuerdo con Geertz, el hecho que al hacer etnografía el análisis no admite la ingenuidad de los datos puros, ni «interpretaciones de interpretaciones de otras personas sobre lo que ellas [...] piensan y sienten... [así,] lo que en realidad encara el etnógrafo es una multiplicidad de estructuras conceptuales complejas» (Geertz, 1988, p. 27). Las categorías y las adscripciones a ellas no son ingenuas, tampoco lo es el análisis sobre las maneras y formas de relacionamiento con los objetos. Para el caso en concreto, el tren y las máquinas utilizadas para la obra del Ferrocarril Central son producto de una forma en particular de entender el espacio social y el territorio en donde estuve, se construyen con mis interlocutores y son parte de mi propia subjetividad.

Tomando aportes desde el interaccionismo simbólico, los individuos «narran e interpretan su experiencia laboral, orientan su acción y construyen un particular sentido de sí mismos y los otros en los espacios de trabajo (colegas, clientes, jefes, organización), y se constituyen/son constituidos como sujetos laborales de un cierto tipo» (Stecher, 2020, p. 1484). En este sentido, las identidades laborales se entienden como producciones simbólicas articuladas que expresan formas específicas en que las personas se definen como trabajadores y cómo viven su espacio laboral, al mismo tiempo que significan a otros con quienes se relacionan en el trabajo. En el campo, la identidad laboral se lleva adelante en una variedad de actividades e interacciones, formales o informales, involucran identificaciones, pero también diferenciaciones, a la vez que se hacen presentes otros aspectos y significados propios, es decir, la biografía particular, inmersa en sus historias sociales, en sus experiencias laborales previas y también en otras esferas sociales, como la familia, su vecindario, amistades, en todos ellos que forman parte de su cotidianidad (Reygadas, 2002). Todos estos aspectos que hacen a la conformación

narrativa de las identidades laborales están dados por la posición de los sujetos en tanto agentes, en otras categorías socioeconómicas, de género, generación, raza, clase, entre otras, que son parte de las estructuras sociales. Es en esos contextos de interacción social y simbólica que entiendo la conformación de los discursos de mis interlocutores. Estos están condicionados también por factores estructurales mayores, como el modelo de desarrollo económico, las regulaciones y la institucionalidad laboral, la historia del propio sector laboral con el que se identifican, las posiciones de poder que implican cada tipo de actividad económica dentro de ese espacio social, es decir, las relaciones Estado-capital-trabajo. Todos estos son aspectos que estructural e institucionalmente enmarcan y van condicionando las formas de interacción y de recursos simbólicos disponibles para los contextos laborales (Stecher, 2020).

En lineamientos similares, De L’Estoile (2020) emplea dos conceptos que hacen nexo con los planteamientos de Stecher. Por un lado, el campo de oportunidades, que es el «conjunto de posibilidades y restricciones que definen en un momento dado las “condiciones para la vida”, tanto materiales como simbólicas para un grupo de individuos en particular» (p. 53) (en este punto estaría dándose lo que Stecher emplea como el proceso de identidad laboral). Por otro lado, están los marcos de referencia, que remiten a los aspectos

cognitivos y normativos que utilizan las personas para dar sentido a su mundo y actuar en él [...]. Son aspectos que se comparten al menos parcialmente dentro de un mundo social determinado (lo cual permite una orientación mutua), y son en cierta medida definidos por las experiencias colectivas e individuales (De L’Estoile, 2020, p. 53).

Esto último abarcaría valores, creencias o bien aspectos ontológicos o políticos.

Comprender las identidades laborales implica atender las transformaciones en los marcos y contextos determinados, ya que dan cuenta de los procesos que definen y dan forma a los procesos con lo que se fueron dando, es decir, son los contextos de producción de dichas identidades y, por tanto, sus significaciones y maneras de ser y estar como trabajador. De esta forma y en las siguientes líneas, intentaré dar cuenta cómo es que muchas categorías, así como narrativas y discursos, se dan en

función de las experiencias y contextos de producción, todo esto en un espacio y territorio social en constante vínculo con un conjunto de objetos que también influyen en las cotidianidades, a la vez que implican o pueden implicar, como se intenta mostrar, que a través de los marcos de referencia se definen no solo las formas de experimentar e interpretar el mundo actual, sino también las experiencias que pueden tenerse sobre un futuro.

4.2. Las cosas por su nombre

«Nosotros acá somos trabajadores, todos...». Esta frase, tan real, tan sincera, no dejaba de hacerme pensar en algunos aspectos que, durante el campo, me hicieron reflexionar sobre las categorías y las formas de ser trabajador. El hecho de que todos somos trabajadores es cierto, pero también sobre las diferenciaciones relacionadas con el tipo de trabajo y las formas de aprovisionamiento que se tienen. En este sentido, Curbelo et al. (2023) muestran en su etnografía en el barrio Tres Ombúes cómo existen formas de proveerse que están inmersas en una moralidad del trabajador dominante en sectores populares. Muestran cómo a partir de contextos de desigualdad, donde no es posible la incorporación a mercados de trabajo formales, las formas de ganarse la vida adquieren una variabilidad que dista del sujeto modelado, visualizado y moralizado como trabajador (Curbelo et al., 2023). Las nominaciones y el alejamiento sobre aquello que no encaja en un modelo de estereotipo de trabajador son condenadas. Resultaba interesante ver cómo dentro de este arquetipo de trabajador también existía una diferenciación y un lugar a ocupar en un espacio diverso.

No cabía duda de que un varón con casco era inmediatamente reconocido como un trabajador. Del mismo modo, tanto hombres como mujeres detrás de un mostrador en un comercio eran socialmente identificados como trabajadores o trabajadoras. Sin embargo, las certezas comenzaban a desdibujarse cuando ciertas materialidades —como la vestimenta, los objetos personales o los medios de transporte utilizados— se alejaban de los códigos estéticos hegemónicos asociados al trabajo legítimo. Por ejemplo, surgían cuestionamientos cuando alguien vinculado a la feria poseía un vehículo que, en términos locales, se percibía como «demasiado» para su

ocupación. Del mismo modo, se generaban dudas ante la presencia de personas sin una actividad aparente: alguien que simplemente observaba, que caminaba con championes rotos, con un gorro informal o incluso cuando era yo misma que llegaba en bicicleta y permanecía en la zona observando, sin una función visiblemente reconocible.

Las formas estéticas —la manera de vestirse, de moverse y de ocupar el espacio— resultan fundamentales en la construcción social de la identidad laboral. Tal como plantea Goffman (2006), la identidad social es una identidad «real» en tanto los atributos que se le asignan a una categoría social determinada son demostrables o visibles en la interacción. En este marco, ser reconocido como trabajador o trabajadora implica la puesta en escena de signos socialmente validados que permitan a los otros identificar esa posición dentro del entramado social. La identidad, entendida como un proceso dinámico y relacional, se construye en contextos sociales específicos y a través de la interacción cotidiana. Así, las fronteras entre quién «es» o «no es» trabajador no solo se establecen desde lo material y lo simbólico, también se hace desde las expectativas sociales que definen qué cuerpos, qué prácticas y qué estéticas son legítimas en el mundo del trabajo.

Mientras observaba que en cualquier otro contexto la misma persona trabajadora que atendía un mostrador podría, a mis ojos, no serlo para quienes estaban cotidianamente trabajando en ese espacio, lo sabían diferenciar con claridad. Siguiendo a Goffman (2006), al estar dentro de un contexto laboral determinado y con un rol en la interacción cotidiana, las personas van modelando también su identidad como trabajadoras, no solamente en cómo se ven a sí mismas, sino cómo son percibidas por los demás. La mayoría se conocen desde hace mucho tiempo, en algunos casos desde hace treinta años trabajan allí, lo que les permitía identificar con rapidez, clasificar y en ocasiones conocer historias de vida, incluso de generaciones anteriores; en este sentido, el marco de referencia incorpora una dimensión colectiva.

Acá con la mayoría nos conocemos desde que arrancó todo esto porque no había tanto comercio ni tanta cosa. Cuando la feria se instala acá, que logramos eso hace ya treinta años, todos los comercios de acá en la vuelta re bien, porque la zona se

empezó a mover mucho más y todo fue mejorando. Y muchos también vivimos siempre acá, en Las Piedras, entonces, ya sabemos cómo es y cómo somos un poco, ¿no? (diario de campo, conversación con trabajador en la feria, mayo de 2023).

En la medida en que conversaba con otros sujetos que no necesariamente estaban trabajando en ese lugar, podía notar cómo es que aparecían diferenciaciones, por ejemplo, entre comerciante y empresario. Se entiende que se puede ser empresario comerciante, pero no siempre ser comerciante alcanza para ser empresario. Uno de los aspectos que resultaba de suma importancia es en lo relativo a la legalidad y la regulación. Para el Centro Comercial Industrial y Agrario de Las Piedras (CCiyALP), este aspecto marca la diferencia en términos de quienes pueden ser considerados como colegas y amigos y quiénes no. Desde su lugar, aquellos que no cumplen con determinados requisitos quedan fuera de lo que entienden ser comerciante; por ende, su estatus y lugar como trabajador queda supeditado a marcos de legalidad y de moralidad, el trabajo y el ser trabajador:

No importa el tamaño, importa que sea un comercio habilitado, o sea, para ser parte del Centro Comercial tiene que ser un comercio formal, por lo menos cumplir con los requisitos mínimos de BPS, DGI. Nuestros estatutos lo prohíben aparte, nosotros siempre abogamos por la formalidad del comercio... Por lo tanto, para ser directivos, además de tener un comercio con todo formal, tenés que tener ciertos requisitos también, como ser determinados años. Siempre se intenta que el comercio sea formal, nunca vamos a hacer una actividad donde promocionemos al informal, salvo en los casos que ahora, del emprendedurismo que, como es un caso especial, nosotros tenemos cierta flexibilidad cuando se trata de emprender. Al emprender todavía no tenés el comercio formal, pero tenés la idea, la ANII, todas esas cosas te ayudan, y en ese caso nosotros no lo podemos asociar, pero sí les damos las herramientas que precisen. Y después, si quieren, cuando se formalicen, se asocian (entrevista a la Directiva de CCiyALP, setiembre de 2023).

Por lo tanto, la valorización del trabajo formal y regular oficia de brújula moral sobre las prácticas sociales que se pueden o no tener (Figueiro, 2020). La concepción asociada a una idea sobre el trabajo implicará a quienes se está dispuesto y se permite ayudar o brindar herramientas, más allá de lo reglamentario.

En este sentido es que podemos pensar en que el hecho de ser el comerciante que, por definición, según el artículo 1 del Código del Comercio, es «Quien, teniendo facultades para contratar, inscripto en la matrícula del comerciante, hace de su profesión habitual la compra y venta de bienes y/o servicios» (Código de Comercio

N.º 817, 26 de mayo de 1865). Sin embargo, ser trabajador en un comercio no implica ser empresario o comerciante; para estar en la CCIyALP significa, por lo menos, estar al día con los aportes, así como aportar y estar de acuerdo con sus reglamentos. Aún más: para integrar la Directiva hacen falta una serie de requisitos, entre ellos un mínimo de antigüedad.

Las categorías dentro de lo comercial también varían y con ello el estatus del que se goza en ese entramado social. Ser comerciante-feriante es, por ejemplo, estar sujeto a la sospecha de los productos que se venden, a si se está al día con los aportes, así como también a aspectos que involucran las posesiones. Por ejemplo, me contaba un interlocutor que una vez se le había puesto bajo sospecha (a pesar de no identificarse la sospecha de qué) sobre su persona por tener un vehículo. Existía una suerte de estigma que habilitaba o no la posesión de ciertos bienes materiales, pero también una manera de comportamiento en función de la categoría de trabajador que se tenía.

En cuanto a los comerciantes-feriantes, también se problematiza el hecho de las ventas ambulantes. Según me contaban una vez, hacía muchos años, los comerciantes-feriantes, los comerciantes de locales y la CCIyALP habían logrado para las fiestas un acuerdo con las autoridades por los denominados «vendedores golondrinas». Estos vendedores solo vendían de pasada y en la calle para las fiestas, lo cual alteraba y perjudicaba al resto de los trabajadores que estaban en regla y trabajando.

Las categorías van, entonces, surgiendo en disputas y tensiones, pero también hay una alusión a momentos de solidaridad entre quienes la mayoría del tiempo no están muy cercanos. Aun así, aquellos que trabajan en otro tipo de rubros que involucran compras y ventas no están del todo definidos. Por ejemplo, sí se reconoce que se están ganando la vida a quienes venden tortas fritas o a quienes venden viandas de comida local a local u otros productos; en ocasiones, también se los reconoce como trabajadores, pero según la disputa, tensión o temática es la categoría y el lugar en el entramado social.

Todo esto refuerza la idea de que las prácticas económicas y las formas de ganarse la vida no pueden verse aisladas en términos de mercancías y valores monetarios, sino que están insertas en marcos sociales, políticos, afectivos, dinámicos, territoriales (Narotzky y Besnier, 2020) a través de los cuales es posible entender de qué forma se dan las diferenciaciones sobre el trabajo y los trabajadores en sus prácticas de provisión para ganarse la vida. De esta manera, en tanto se van configurando los procesos identitarios y las socializaciones, se pueden ver marcos de referencia comunes, o sea, conjuntos de normas y valores compartidos que habilitan ciertos vínculos y, de manera implícita, queda en evidencia quiénes no estarían en ese marco.

Figura 9

Feria Permanente de Las Piedras sobre la calle Espínola, lindera a las vías del ferrocarril



Nota. Tomada de Municipio Las Piedras (Facebook), 2020 (<https://www.facebook.com/photo/?fbid=2780558225555268&set=pcb.2780558458888578>).

Nuevamente pude notar este tipo de caracterización cuando me encontraba frente a representantes municipales o de la Intendencia que, para el caso, serían aquellos que forman parte del aparato estatal. En este sentido, otra vez se planteaba la legalidad asociada al trabajo, a los comerciantes y también al trabajador. Una parte

al tratarse de su rol (el Estado), es el encargado de fiscalizar que se cumplan las obligaciones, sobre todo en materia de impuestos que debe pagar cada rubro y en función de su actividad, su número de personas, sus ganancias, entre otros. Así, se abona y paga una serie de tributos que implican, en estas lógicas de organización económicas y burocráticas, un campo de oportunidades que brinda aspectos como regularidad y legalidad, lo cual otorga una cierta estabilidad laboral:

Parte de lo que nosotros hacemos es asegurar que se cumplan las condiciones. En general no tenemos problemas, salvo en algunos casos que, bueno, a veces se tienen que tomar medidas porque a veces parece que no se quiere trabajar y sabemos que es molesto y entendemos que no todos podemos hacer frente a un montón de cosas, pero así también son las reglas del juego (diario de campo, conversación con funcionario del Municipio, 30 de mayo de 2023).

Mientras estaba en el campo, algunas de las conversaciones me hacían pensar sobre hacia quiénes principalmente están dirigidos ciertos controles, cómo se realizan las fiscalizaciones, de qué manera se hacen y si son significativas. Por otra parte, las «demandas» de quienes están trabajando no estaban siendo debidamente escuchadas. De acuerdo con mis interlocutores, peticiones que marcaban las diferencias respecto a su trabajo no eran atendidas y cuando lograban respuesta, muchas veces era de manera aislada. Algunas de esas demandas eran sobre mojar las calles, habilitar y mantener baños (en este caso, para la feria permanente), mejorar el corte de calles y los desvíos de tránsito, tanto en relación con el tiempo en que se cortaban como a que hubiera alguien de tránsito dirigiendo, también el respeto hacia horarios nocturnos de trabajo, ya que dificultaba el descanso. Además, las situaciones respecto a los cortes de luz o las inundaciones y desagües (esta última en particular los días de lluvia) eran demandas que también estaban presentes. A pesar de ello, sí hubo formas y momentos en los que se lograron algunas medidas paliativas, por ejemplo, mojar las calles, o bien cuando se «terminó» el trabajo nocturno.

Por otra parte, mientras conversaba con quienes tenían más de un empleo, la cuestión sobre quién era o no trabajador no estaba tan marcada en el discurso. No obstante, sí había una serie de conductas que eran esperables de alguien que fuera un buen trabajador, es decir, los marcos de referencia aparecían en tensión, sobre

todo al notarse una alteración o falta de códigos que hacen a un conjunto de valores presuntamente compartidos por quien posee una identidad laboral:

Es que, si vos vieras las cosas que he visto yo acá y las cosas que me he tenido que aguantar, no sabés... Incluso de verme trabajando acá igual que ellos y que no importe porque el trabajo de ellos es ese, y como nadie hace nada, al final por lo menos preguntás, si acá estamos todos en la misma. Ese tipo de cosas mil veces y se los he dicho, después también hablamos de solidaridad, pero acá... nosotros acá la mayoría somos de siempre, trabajamos siempre... (diario de campo, conversación con comerciante, junio de 2023).

En alusión a determinadas formas y conductas, la diferenciación existía, por un lado, entre quienes «desde siempre» trabajan en ese lugar, pero también en términos de un conjunto de conductas que son «esperables» de un trabajador; en ese sentido, la solidaridad, por ejemplo, es puesta en entredicho. Así, quienes trabajaban muy próximos a las obras tenían mayores dificultades y «apelaban» a ese «sentido de solidaridad» entre trabajadores, pero cuando el comportamiento no suponía necesariamente algún acto considerado por ellos como «solidario», la desconfianza hacia que «todos eran trabajadores» aumentaba. «Yo no te digo que paren de trabajar, pero al menos andá a hablar con tu jefe o pedime permiso para trancar todo, ¿no? Porque después somos todos trabajadores acá» (conversación con interlocutor-comerciante, mayo de 2023).

También esto sucedía cuando se «sentía» que había tratos diferenciales debido al tipo de actividad que se realizaba. Por ejemplo, esto se notaba cuando me comentaban que las fiscalizaciones sobre el espacio que ocupaba la feria eran siempre hacia ellos, en cambio, a los comercios que exponen sus productos sobre la acera no se los fiscaliza de la misma manera.

La producción de significados en contextos laborales se relaciona con la identidad del sujeto trabajador. En este sentido, podemos ver cómo influyen de particular manera las dinámicas interpersonales sobre la concepción del trabajador, sobre sí mismo y sobre cómo se presenta ante los demás (Goffman, 2006). Bien podría decirse que, al encontrarse en procesos dinámicos y contextuales, se ve negociada y construida, es influenciada por el conjunto de factores sociales y económicos (Stecher, 2020).

Figura 10

Sobre otras formas de prácticas económicas



Nota. Fotografías propias.

En esta línea, podía entender qué era lo que se esperaba cuando lo veía en otra situación que implicaba lo que sería ser solidario, independientemente de la actividad laboral que se esté realizando o incluso de estar en ese momento trabajando.

Hoy pude ver lo que me contaba Roberto cuando me hablaba sobre quienes estaban en el bar. En el momento en que empezaron a guardar, siendo las 19 horas, más o menos, algunos de los que habitualmente van al bar salieron, empezaron a hacerse un conjunto de bromas cortas y cruzaron. Todos son mayores de 45, 50 años, su salud y estado físico no son, al menos en apariencia para mí, los mejores, aunque a decir verdad habría que ver qué entendemos por salud. La cosa es que cruzaron y empezaron a colaborar con él, sobre todo con las partes más pesadas que incluyen bajar fierros, los chapones que dejan por completo cerrado el local. Roberto siempre les agradece y bromea un poco más, para una vez terminado, despedirse hasta el otro día (diario de campo, junio de 2023).

4.3. Los objetos, los espacios, la vida

Durante el trabajo de campo la idea de las relaciones entre las personas, el paisaje, lo material y lo inmaterial fue generando una serie de preguntas sobre cómo estaban

configurándose las formas de interacción y de relacionamiento entre quienes habitaban el campo, condicionadas por lo que existía en ese espacio ahora que estaban las obras desde hace cuatro años.

Cuando me encontraba con mi diario de campo, muchas veces ocurría una descripción de las máquinas:

Algunas de las máquinas son fáciles de reconocer para qué funcionan, otras no, al menos para mí, pero claramente son muchas. Ellas se mueven, van y vienen, algunas con grandes cargas que intimidan a aquellos que pasamos por su cercanía. Ellas son voluminosas, tienen muchas veces cicatrices que demuestran su potencial para quien las monta y logra dominar, para el resto nos queda observar, cuando entre maniobras y funciones habitan el mismo lugar. Entre colores metálicos, tonos de color amarillo y algunos óxidos, algunas con sus portes llegan mucho más allá de las copas de los árboles que aún quedan en el lugar, sus poleas, sus cuerdas, sus sonidos hacen que me estrese cada vez que aparecen sin avisar. No me imagino aún como serán los trenes, sus cargas y su transitar por la ciudad, que aún permanece con la mayoría de las casas y hogares en plantas bajas, pero el tren pasará por debajo (diario de campo, abril de 2023).

Figura 11

Algunas de las máquinas utilizadas en las obras del Ferrocarril Central sobre las calles Avenida de las Instrucciones del Año XIII y Batlle y Ordóñez



Nota. Fotografías propias.

En la medida que se generaban ciertos diálogos con quienes se encontraban en el lugar, algunas situaciones hacían que me preguntara sobre lo que pasaba con la imagen y con el objeto tren. «Y ahora hay que ver qué va a pasar, porque antes cuando pasaba el tren era otra cosa, ahora no se sabe...» (diario de campo, 2023).

En ese sentido, me llevaba a pensar en qué dimensiones o qué aspectos está movilizando el tren. Por un lado, aparecía en pasado, mientras que el futuro de lo que sería también era una dimensión recurrente.

El tren pasaba y transportaba pasajeros, pero desde hacía bastante tiempo que no tenía la misma frecuencia. Durante las conversaciones, surgían las críticas sobre las condiciones y el poco mantenimiento que tenía:

Lo dejaron morir porque ni pelota le daban, con lo hermoso que era y todo lo que generaba, ¿viste? Como ser trabajo, los pueblos y los lugares y las estaciones, acá nomás la Estación está en ruinas, yo no sé, pero seguro está en peligro de derrumbe. Por ese lado dicen que la va a arreglar porque supuestamente va a haber tren de

pasajeros, ahí capaz que está bueno que se haga algo, porque es una lástima todo lo que se perdió con esto del tren y lo barato y todo... (diario de campo, conversación con comerciante, julio de 2023).

En algún punto, la nostalgia sobre una especie de época dorada del tren aparecía en forma de crítica hacia quienes debían hacerse cargo del tren. La idea de progreso anidaba en algún punto en sus relatos y sentencias, en sus memorias, en sus vidas, en sus marcos de referencia. Cuando el tren iniciaba su historia, el trabajo mayoritariamente fabril emergía con fuerza y creaba nuevas posibilidades y oportunidades laborales y, con ello, nuevas expectativas sobre la vida misma. En este sentido, la revitalización y las nuevas obras, sobre todo en sus inicios y para quienes la prioridad de aprovisionamiento es vital, se entendía como dentro de un campo de oportunidades, expectativas que recaen en las posibilidades de trabajo.

Sin embargo, las emociones que percibía sobre aquel tren me hacían pensar en términos de Bruno Latour (2008) de un ensamblaje, donde lo social debe entenderse de acuerdo con cómo se estructura y no como una estructura, en el conjunto de interacciones y significados que los enmarcan, visualizando cómo en esa heterogeneidad se construyen, producen o se modifican situaciones y formas de interacción y relacionamiento que dan lugar a las propias dinámicas cotidianas. Si a su vez se incorpora una dimensión de temporalidad, que actúa también sobre las concepciones y las significaciones que se tejen en las relaciones, ya sea entre sujetos o entre sujetos y objetos, podemos complejizar el entramado de relacionamiento que existe y dejar la oportunidad de ver en qué o cómo se reorganizará.

Para pensar en los términos que he venido mencionando, resulta que el concepto de *agencia* (Giddens, 1995) plantea, a grandes rasgos, que todo actor social puede ser considerado como agente en la medida que tiene capacidad con su toma de decisiones y de acciones de modificar el orden social del que participa. En este sentido, la acción humana es producto y causa de las estructuras sociales, actuamos en un marco estructural determinado que es a su vez creado y modificado por nuestras propias acciones. El tren no es un mero medio de transporte, también es un agente que afecta la vida social, influye en la forma en que las personas nos movemos, nos organizamos y nos relacionamos. Para quienes trabajan con el tren,

ya sea como maquinistas, operarios, peones o administrativos, el tipo de agencia es más directo, pues su trabajo —que generalmente ocupa una gran parte del tiempo cotidiano— depende de sus características y funcionamiento. Si bien la agencia de las personas que viven o conviven en las cercanías de las vías podría ser más indirecta, pero no por ello menos potente, como ya se ha mencionado, el tren afecta dinámicas diarias, las economías, la forma de vida y de relacionamiento (Giddens, 1995).

Quiero considerar que la capacidad de acción de los sujetos no es el único tipo de agencia que opera. Este aspecto me lleva a pensar en términos de Latour (2008), quien toma en cuenta la capacidad de acción de lo no-humano y aquí sirve en términos de pensar el concepto de agencia desplegado a partir de situaciones relacionales que involucran objetos como el tren o la maquinaria empleada en la obra, pensando en términos de acciones performativas de los actores intervinientes. Así, el tren deja de ser un mero objeto de transporte y pasa a ser un actor participante activo de la vida de las personas, sobre todo para aquellos que viven más próximos a las vías, ya que el efecto es más directo en su cotidianidad. Aspectos como el ruido, las vibraciones, el tráfico y la conectividad entre diferentes zonas abren un abanico de intercomunicaciones sociales y económicas. Por otra parte, también implica un agenciamiento con relación al espacio y la seguridad, el acceso a ciertos servicios, la planificación urbana y todo el desarrollo de las infraestructuras viales son influenciados por la presencia de las vías del tren.

Si pensamos de manera relacional en las configuraciones que a partir del tren se han dado, económicas, culturales y sociales, podemos comprender que las transformaciones y las dinámicas de los espacios se influyen y agencian mutuamente, es decir, el tren influye sobre las vidas de las personas en sus relaciones y sus entornos.

Podría pensarse de manera rápida en la relación que pueden sostener y ser agenciados los funcionarios de AFE o exfuncionarios de AFE, pero también sucede con quienes el tren formaba parte de su cotidiano, no necesariamente haciendo uso de él a lo largo de su vida, pero sí al formar parte de su paisaje habitual; incluso

podría pensarse en términos de memoria colectiva. Recientemente un evento o hito histórico que involucra al tren en el interior del país sacudió en gran parte los cimientos de la memoria de nuestro pasado reciente, cuando se lograba el primer juicio oral contra crímenes de lesa humanidad, la causa Los Vagones. A partir de la colaboración de un proyecto de extensión universitaria crítica, junto con diversos representantes de la sociedad civil, se consigue investigar por primera vez un centro clandestino de detención y tortura gestionado por la policía en la ciudad de Canelones, en el barrio Olímpico. Los testimonios y las memorias aluden a vagones de tren, donde se realizaron torturas durante la última dictadura cívico-militar entre 1973 y 1985 (Marín et al., 2019). El juicio oral y público tuvo su fallo el 6 de marzo de 2023, en él se condenó a Alejandro Ferreira como culpable, sentenciado a cumplir nueve años de prisión. Es importante decir que no será abordado en el presente trabajo tal aspecto, pero debido a la importancia y su relación entendía necesario al menos mencionarlo.

4.4. Una chance o dos

Las chances de ganarse la vida y de habitar las vías del tren son también formas en las que a partir de las obras se han ido modificando. Cada espacio, cada máquina, cada material y cada vez que hay oportunidad, hay que tomarla. Tal vez pueda parecer una validación del viejo dicho sobre «la viveza criolla» o algo así, sin embargo, en la medida que podemos reflexionar sobre cuáles son las formas de ganarse la vida, las formas de entender lo que puede significar trabajar, o bien cuál es la vida deseada, podemos ver que al igual que surge la oportunidad de vender comida casera, poner un nuevo puesto de agua caliente y tortas fritas, obtener otros recursos como chapas, nafta o cualquier otro objeto para vender es una oportunidad nueva, con la diferencia del bien ajeno, la propiedad privada, etc. Lo cierto es que cuando se trata de oportunidad, estas están dadas en función de múltiples variables que condicionan la toma de decisiones.

Mientras recorro las inmediaciones de las vías en construcción y a unas pocas cuadras de mi principal foco del trabajo de campo, los usos de estas cambian notoriamente, se convierten en lugares de abrigo, vivienda, tranquilidad y

seguridad, de oportunidad, de tener una chance. Esos mismos lugares son, para otros, descritos como peligrosos, sombríos, de violencias; son ambas cosas a la vez según a quién se le pregunte. Son también lugares que se perciben diferentes en función de la hora del día y de la noche.

Ayer mientras volvía de entrenar y pasaba por General Flores y la vía, recordaba las palabras que me decían Roberto o Carlos, sobre que tuviera cuidado de estar por esos lugares sola y de noche. La duda es qué son lugares peligrosos, sobre todo tratándose del horario y de que soy mujer. Claramente la falta de luz cambia el cómo veo y siento estar allí, las personas que circulan, las cintas, los tejidos, los materiales y restos de materiales hacen que no desee permanecer en ese espacio mucho rato, mientras tanto veo que hay guardias de seguridad que están dentro de la zona delimitada con mayor precisión de la obra. Alrededor el silencio y la oscuridad forman un espacio que me hace acordar a alguna película de suspenso, en donde el peligro, la soledad y la oscuridad dan esa sensación de alerta y de tensión (nota de campo, setiembre de 2023).

Figura 12

Volviendo de capoeira cruzaba las vías de noche. Mi propia sombra, mismo lugar, otra escena



Nota. Fotografía propia.

La oposición de los lugares arrojaba también una serie de dudas relacionadas con el futuro, cómo quedaría, cómo se percibiría, cómo se utilizaría, entre otras, respecto a un punto en específico: la vieja Estación de Tren. En ese lugar, además de ser una estación donde se esperaba el tren por ser su parada, antes del comienzo de las obras, existía también la «garita» de lo que en su momento fuera el lugar de trabajo de quien hacía los cruces de las vías del tren, también conocida como «la casa del jefe de estación». Justo frente a ella, la Estación de Tren, en consonancia con las estaciones de tren del Uruguay, salvo la actual Estación Central de pasajeros, ubicada en Montevideo. Su estética nos traslada a otras épocas, momentos con un tinte fabril, a recuerdos que llevan olor a trabajo y a tardecitas de verano buscando lugares para descansar a la sombra del sol, las mañanas de espera del primer tren que lleva por destino 25 de Agosto, en busca de un descanso y acampada a orillas del río Santa Lucía, en compañía de buenos amigos.

Figura 13

La Estación de Tren de Las Piedras antes del comienzo de las obras del Ferrocarril Central



Nota. Tomada de Stonek Fotografía. Banco de fotos. Estación de Tren de Las Piedras, 2022 (<https://www.stonek.com/comentN.php?outside=42996>).

La Estación de Tren de Las Piedras se encuentra desde 2007 protegida con medidas cautelares por la Intendencia de Canelones, con la Resolución N.º 07/06939 (Gobierno de Canelones, 2025), aunque su garita fue derribada al comenzar las obras, y se protegió la Estación en sí; según las conversaciones, sería «restaurada y reacondicionada». A su lado se encuentra el Centro Cultural Mario Pareja, cuyo espacio fue cedido por AFE y logró obtener financiamiento de la Intendencia, del Municipio, del Ministerio de Educación y Cultura (MEC), del MTOP, así como también de empresas y vecinos, para las remodelaciones y las obras que aún se están realizando. Su fundación se da cuando Alfredo Pareja, hijo del artista Miguel Ángel Pareja, conformara un grupo para fundar un centro cultural que albergara y difundiera las obras de su padre. En 2011 es reconocido como Asociación Civil Centro Cultural Mario Pareja por el MEC. Este centro promueve y apoya las diferentes formas y expresiones artísticas que contribuyen a la cultura ciudadana, busca estimular la investigación, la reflexión, la educación y la expresión artística

e incentivar la participación y la inclusión social (Centro Cultural-Museo Pareja, 2025).

En la medida que pasaba el tiempo y mientras realizaba mi trabajo de campo, las diversas situaciones que veía o me contaban iban apareciendo como chances, a pesar de no estar definidas siempre como «una chance» en términos de mis interlocutores. No podía evitar pensar esto y en el término también, porque sí aparecía como oportunidad, pensado como campo de oportunidad, como estrategia otras veces. La obra traía también una chance o dos que podían ser aprovechadas, captadas, para un beneficio, a nivel de obtención de un trabajo, de materiales para revender o de usar estas para mejorar un espacio con fines culturales. También implicaba que exista la chance o la posibilidad de que, en determinados lugares, la afectación fuera negativa.

Para quien entrevisté del Centro Cultural Mario Pareja, las expectativas y las posibilidades eran varias en relación con lo que podría pasar en ese espacio contiguo a sus instalaciones, pero también las dudas e incertidumbres, ya que no se contaba, al menos mientras duró mi trabajo de campo, con información precisa o con proyectos que se pudieran ver por escrito. Por ejemplo, así me lo contaba la persona entrevistada:

No tenemos bien una idea de qué van a hacer ahí [hablando de un espacio del Centro Cultural]. En principio teníamos entendido que iban a hacer una especie de auditorio, con una platea. A nosotros nos venía de maravilla que estuviera todo eso, pero evidentemente por las construcciones que están haciendo no lo van a hacer. Incluso acá adelante hay una construcción cuadrada, yo le pregunté a los muchachos de la obra y me dijeron que en esta esquina y en la otra va a estar la bajada a la estación porque van a correr trenes de pasajeros. Yo supongo que correrán hasta donde iban antes, que es la Estación 25 de Agosto que queda pasando Canelones para adelante. La estación en sí es un monumento histórico nacional, se tiene que hacer cargo la Intendencia de Canelones, de lo que es el andén, la casa del jefe de estación y todo el jardín que hay ahí atrás... La idea original era construir esto y ahí en el jardín hacer un espacio público, con la participación de artistas plásticos, cuidado del jardín y ahí hay árboles que tienen más de cien años. Entonces, ahora, evidentemente la Intendencia va a hacer algo, una plazoleta seca, no sabemos cómo, pero estamos tratando de que se integre. Pero vamos a ver si podemos hacer que se integre sobre el andén, hay varias puertas viejas de la época, ahí se puede abrir una puerta y reformar y arreglar todo el jardín y que sea una plaza pública, ¿no? (entrevista a integrante directiva del Centro Cultural Mario Pareja, 5 de junio de 2023).

Figura 14

La Estación de Tren de Las Piedras y el Centro Cultural Mario Pareja durante las obras



Nota. Montaje de fotografías propias.

Las chances —en el entendido de la asociación entre los marcos de referencia y los campos de oportunidades— que se presentan relacionadas con las obras del tren y con su puesta en marcha a futuro no son homogéneas, sino que son o no lo son en función de quienes las perciben como tales. Por ello, mientras para algunos el acopio de materiales sobrantes de la obra es una chance de hacerse de dinero, para otros es una acumulación de residuos molestos cerca de su casa. Mientras para algunos puede ser la chance de conseguir empleo, a pesar de ser por un tiempo limitado, para otros es la posibilidad de mejoras en términos de ventas de comidas

rápidas y para otros es la imposibilidad de continuar con su cotidianidad tal como la conocen.

Las obras traen consigo también la chance de que las cosas mejoren respecto a lo que percibían del funcionamiento e infraestructura ferroviaria o la posibilidad de un lugar de resguardo cuando no se tiene a dónde ir. A su vez, para otros es la posibilidad de que las obras dejen a su paso lugares inundables, complicaciones de circulación o lugares de inseguridad al pasar por ellos. Estos marcos de referencia, que tienen puntos convergentes, pero que también sirven de diferenciación, en su relación contextualizada, contribuyen a pensar las distancias en relación con los campos de oportunidades y con ello las expectativas que pueden tenerse a futuro.

Ciertamente existe un conjunto de situaciones que se dieron y se dan y otras que solo podrían verse una vez que las obras culminen por completo. Además, el ferrocarril tendrá sus actividades cotidianas, por lo que realizar un seguimiento en este sentido sería beneficioso y permitiría visualizar, contrastar y actuar en función de lo que suceda.

CAPÍTULO V

Impactando

5.1. Las vías y AFE

Figura 15

Locomotora en la Estación de Tren de Las Piedras, antes de las obras del Ferrocarril Central, mientras aún funcionaba el servicio de pasajeros



Nota. Tomada de *Piscuajo Paseando por Uruguay*. Tren de AFE en Estación de Tren Las Piedras, 21 de julio de 2012 (https://www.youtube.com/watch?v=HG20WZ7naIY&ab_channel=piscuajo).

Como en otros países del mundo, la llegada del ferrocarril a Uruguay trajo consigo un conjunto de cambios económicos y sociales. No se trata de una revolución en materia de transporte simplemente, sino también como forma de habitar el espacio, un cambio en la manera de entender, producir y reproducir formas de vida, asociado a la idea de progreso, como avance y mejora. A mediados del siglo XIX, aún sin tener el transporte automotriz, el ferrocarril llega para quedarse y modifica gran parte de nuestros paisajes. Se pasa de la tracción a sangre a una maquinaria que, a fuerza de vapor, movilizaba cientos de toneladas y cientos de personas. Creaba a su paso y en función de su recorrido poblados, con aumentos demográficos, así como posibilidades de trabajo y formas de producción asociadas a estas nuevas oportunidades.

Mientras el Estado se iba modernizando, en 1865 se aprueba el proyecto que consistía en la construcción del tramo de 200 kilómetros que unía Montevideo con el departamento de Durazno. Para 1867 se da comienzo a las obras en Paso Molino, a cargo de la recientemente constituida sociedad anónima Ferrocarril Central del Uruguay y dos años después el primer tren recorrerá los primeros 17 kilómetros de trayectoria entre la Estación de Tren de Las Piedras y Bella Vista. Lo que sucedió a continuación fue un conjunto de sucesiones que el Estado fue otorgando a inversionistas privados porque no podía solventar su mantenimiento y marcha, tales como el Ferrocarril Noroeste, Ferrocarril o Tranvía del Norte, donde el principal interés radica en los márgenes de ganancia y una fuerte apuesta a la explotación agropecuaria. Entre 1872 y 1874, comenzó a llegar al Río de la Plata un flujo importante de capitales europeos interesados en invertir debido a las garantías que ofrecía el Estado. Para 1878, el ferrocarril se encontraba en manos británicas y pasó a llamarse Central Uruguay Railway Company of Montevideo Limited (conocida como CUR). Esta modificó los planes de tramos para su beneficio y las hizo confluir con su línea, que era la única con acceso a Montevideo y el puerto. Por ende, se formó un monopolio, subieron los precios del transporte y ello afectó a los comercios y las economías rurales que dependían en gran parte del ferrocarril (AFE, 2025).

En 1884 es aprobada la Ley de Trazado General de Ferrocarriles que regula y diseña el trazado de la red ferroviaria nacional y se establece un sistema radial, en el cual todas las líneas convergían en Montevideo, dada la condición evidente de ciudad dominante y con el puerto. Al establecerse que se otorgaba una ganancia del 7% cada 5.000 libras por kilómetro, sucedía que, si los costos de obra eran menores (dejando de lado aspectos como la calidad), las ganancias se veían incrementadas, por ello se prefirió aumentar el número de curvas y rampas para evitar desmontes, construcción de puentes y túneles. Esto hizo que los trenes fueran más lentos y que tampoco se aprovechara la fuerza motriz de las locomotoras, lo cual implicó más combustible y más desgaste de materiales. Un aspecto similar para destacar con las obras actuales del Ferrocarril Central es que, si bien en algunos lugares se realizaron

trincheras y otros arreglos, también tuvo un lugar destacado al momento de su trazado la minimización de costos en relación con la inversión y las ganancias.

A partir de este ordenamiento, se expresa que el modelo implicaba una fuerte apuesta a las agroexportaciones, donde las materias primas llegaban a Montevideo a través de los trazados, desde el interior hasta el puerto, y también las importaciones que luego serían distribuidas al resto del país. El auge que tuvo la construcción ferroviaria tendría un freno debido a la crisis de 1893; sin embargo, y a pesar de que algunos tramos quedaron sin terminar, para 1895 y 1902 se continuaron las obras y se terminaron los tramos que desde Rosario pasaban por Mercedes y Colonia, así como la unión entre Empalme Olmos y la Sierra (AFE, 2025).

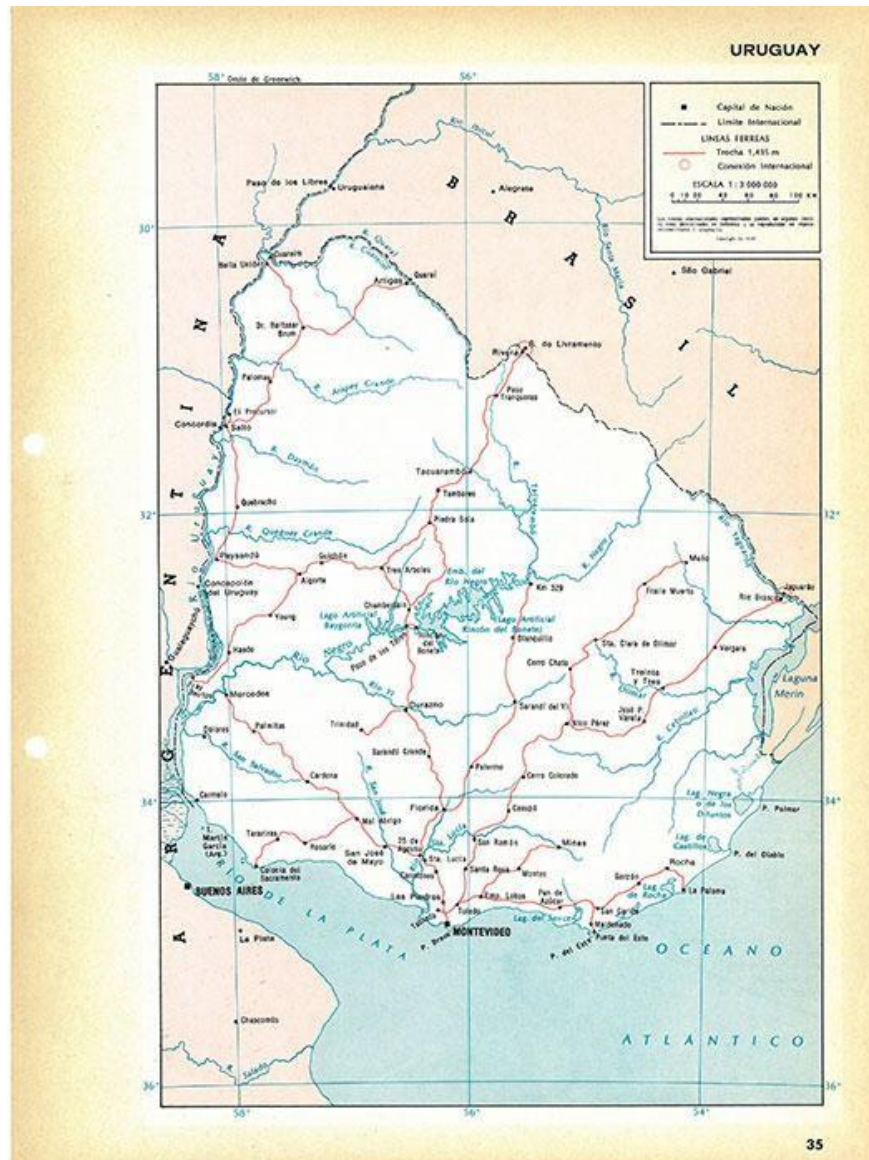
Mientras transcurría la Primera Guerra Mundial (1914-1919) y continuando con un proceso de modernización, donde se dan fuertes procesos de estatización, el Estado uruguayo se hace cargo de algunas líneas que venían siendo deficitarias, a través de la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado (FTE), creada en 1920. Esta tomó un rol de importancia en el sistema ferroviario. Para dicho año se construía el puente internacional sobre el río Cuareim que haría llegar al norte el ferrocarril, se pasó a tener una nueva impronta frente a Brasil y se afianzó también la identidad nacional, ya que se trataba de una época de expansión estatal.

Para 1952 se crea finalmente AFE, la cual absorbió a FTE y a Ferrocarril Central del Uruguay y logró el monopolio estatal del transporte ferroviario en todo el territorio nacional. Para la década de los setenta, se concretan varios tramos más y se inauguran en 1976 el ramal El Precursor que une la ciudad de Salto con la represa de Salto Grande, que seis años después dará la conexión internacional sobre la represa y habilitará el empalme en Concordia con Buenos Aires. Pasados los años ochenta, se da una retracción y quedan fuera de operaciones una gran parte de las redes ferroviarias por las que se había apostado e insistido en su importancia. Esto condujo a que en 1984 se truncara el ramal Trinidad-Durazno, luego en 1986 con el ramal del Puma, dos años después llegaría a Maldonado, entre 1990 y 1991 se cierran el ramal del kilómetro 329 y el de Nico Pérez-Melo, siguiendo por La

Tablada, Rocha-La Paloma y Mal Abrigo-Colonia. Durante esa década siguieron cierres de otros ramales: en 1993 Salto-Tomás Gomensoro y en 1995 la línea a Mercedes. Para el año 2002 se cierra el tramo Sudriers-Rocha y hacia 2010 el cierre de Fray Bentos-Algorta. Mientras la debacle de las redes y servicios ferroviarios dejaba a su paso entre cierres y reinauguraciones a una población que debió hacerse de diversas estrategias ante las nuevas y cambiantes situaciones, se terminaron eliminando los servicios, salvo el tramo entre Montevideo-25 de Agosto, así como alguna excepción de servicios ocasionales o puntuales (Museo del Ferrocarril de Madrid, s. f.).

Figura 16

Mapa de Uruguay con sus vías ferroviarias



Nota. Tomada de *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. Mapa de Literatura Ferroviaria, 2025 (<https://museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/uy/#imagesMapas-1>).

En 2002 la administración y gestión de la infraestructura ferroviaria pasa por la Ley 17556 (momentáneamente) a manos del MTOP, para hacerse cargo de los cometidos, facultades, bienes e infraestructura de AFE (Ley 17556, Art. 150), aunque las propiedades de los talleres ferroviarios y remesas de Bella Vista, Peñarol, Sudriers,

Piedra Alta, Paso de los Toros, Paysandú y Salto continuaron en manos de AFE. Unos años después, en 2006, la infraestructura es «devuelta» a AFE. En una nota publicada por el diario *El País*, el ministro de Transporte Víctor Rossi decía: «Si los privados son los que van a poner la plata, no lo harán en algo que no tengan participación» (Nicrosi, 20 de octubre de 2005, párr. 14). En ese momento se planeaba pasar AFE al derecho privado. Para finales de ese año estarían en Uruguay representantes de Italfer y Ferrosal asistiendo a la presentación de una propuesta oficial para AFE. Respecto a la empresa Italfer de Italia, se había mantenido una reunión con el Gobierno, en la que había expresado intenciones de intercambios sobre todo en materia tecnológica y de vías férreas. La empresa alemana Ferrosal se orientaba a la ampliación del puerto de Montevideo, pero también al fortalecimiento de la empresa ferroviaria nacional. Además, se mencionaba la orientación, en estudios realizados por el Banco Iberoamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, sobre la cooperación mutua entre lo privado y lo público. «Crear una empresa que funcione en la esfera del derecho privado, y que permita la gestión, la operación, la comercialización de la carga, fundamentalmente forestal, pero de toda la carga en general», expresaba Rossi (Nicrosi, 20 de octubre de 2005, párr. 10), así como al hablar sobre la carga decía:

Estaría en manos de esa empresa privada en la cual AFE tendrá participación. Toda la infraestructura ferroviaria seguiría siendo del Estado Uruguayo y la operación, la administración y sobre todo la venta de esa capacidad de transporte, va a ser realizada por una empresa privada. Ese es el esquema (Nicrosi, 20 de octubre de 2005, párr. 11).

En este sentido, se expresaba que en el entendido que Uruguay no tiene dinero suficiente para realizar este tipo de inversión, se estaría dejando pasar una oportunidad única; se planteaba como única opción dicha asociación. Respecto al transporte de pasajeros, se planteaba que era una posibilidad a futuro y como consecuencia del transporte de carga.

Si bien la ciudad de Las Piedras no se construye a partir del tren, este es una parte sustancial de la ciudad y de quienes habitan allí; a su vez, es importante en tanto principal vía de tránsito. Las personas que fueron instalándose en la ciudad eran viajeros y personas provenientes de Montevideo y del interior, en la medida en que

su población aumentaba. Con ello también aumentaban los barrios, las villas, el trabajo y las posibilidades, lo que construyó poco a poco la ciudad que es hoy (De Enríquez et al., 2011).

Durante las conversaciones formales e informales, las narrativas, las memorias y recuerdos relacionados con el tren aparecían en casi todos con quienes conversaba, había una sensación que involucraba nostalgia e incertidumbre sobre aquello que ocurría con este nuevo tren:

Es que ahora no sabemos, nadie creo que sepa, así tal cual qué va a pasar con el tren. Porque antes era tétrico, todos sabemos y los políticos también que no funcionaba como tenía que funcionar, pero al menos estaba ahí, lo podías usar, podías ir tanto al río como para Montevideo, por más ómnibus que haya ahora, había mucha gente que le servía y usaba el tren (extracto de diario de campo, comunicación informal con interlocutor, trabajador comerciante, julio de 2023).

Una serie de recuerdos y de mi memoria personal con relación al tren también venían a mí, no sabía bien por qué había dejado de utilizar el tren para ir al río, como cuando era adolescente (calculo que por 2004, aunque también antes de niña quizás; no recuerdo bien, pero sí me viene una nostalgia y una sensación de bienestar, eran recuerdos felices o, por lo menos, así lo siento). Incluso recordé cuando algunas veces fui a Montevideo en él. También recuerdo cuando unos amigos de Colombia visitaron Uruguay: con uno de ellos fuimos a Santa Lucía en tren. Retengo lo maravillado que él estaba viendo y viviendo el uso de tren, a pesar de que no era un viaje corto y que ya para ese momento, 2012, el tren estaba deteriorado y con poco mantenimiento. Lo cierto era que no lo había utilizado más. Recuerdo que las frecuencias no eran continuas y que para mi movilidad y destinos el ómnibus era la mejor opción.

El territorio por el que una vez transitaba en tren cotidianamente se había transformado. La Estación de Tren estaba (y está) deteriorada, a su lado se configuró e inauguró el Centro Cultural Mario Pareja, mientras que la siguiente cuadra a la estación se convirtió en una plaza llamada Daniel Coll. Este espacio habilitaba una serie de usos por diversos grupos de personas, desde espectáculos artísticos, de circo, toques, eventos políticos y de deporte.

5.2. La megaobra

En 2017 se presentaba el proyecto Ferrocarril Central por parte del entonces presidente de Uruguay Dr. Tabaré Vázquez. Es una obra de suma importancia, una de las más grandes que en los últimos años se han realizado en el país y, a su vez, crucial para la instalación de la segunda planta de celulosa de UPM. Se trata de un contrato de participación público-privado (Ley 18786) que conlleva un costo aproximado de 2.900 millones de dólares. Esta inversión aumentó por diferentes motivos alrededor de 650 millones desde su inicio hasta un último acuerdo entre el Estado y el Grupo Vía Central, que es la empresa constructora que ganó la licitación para su ejecución, integrada por las empresas uruguayas Saceem y Berkes, la empresa española Sacyr Concesiones y la empresa francesa NGE Concessions (*La Diaria*, 24 de febrero de 2025). La obra implica la restauración y acondicionamiento de 273 kilómetros de infraestructura ferroviaria que conecta el puerto de Montevideo con Paso de los Toros.

Inicialmente la obra tuvo sus reacciones y críticas con relación a la falta de transparencia y de consulta, la falta de información sobre los detalles de la obra, sus impactos reales, así como la falta de consulta participativa con los habitantes de las zonas más afectadas. También las críticas sobre los impactos ambientales y sociales fueron manifestadas, en particular sobre la contaminación de las aguas (vinculada con la producción de celulosa por UPM), la fragmentación de ecosistemas y la pérdida de biodiversidad. Las preocupaciones sociales aludían a la afectación de las viviendas, los negocios, la calidad de vida y la falta de atención a las dudas de quienes vivían más cerca de las vías (Aparicio, 30 de setiembre de 2022).

En 2019 se firma el contrato para la construcción. La concesión se otorga al Grupo Vía Central, encargado de la obra que inició el 31 de mayo. Se anunció que para finales de 2022 estaría concluida.

La megaobra se promueve como «una gran oportunidad para el país y para todos nosotros». De esta manera lo expresaba el Dr. Tabaré Vázquez en la conferencia de prensa donde se firmaba un acuerdo con el BID (Presidencia Uruguay, 17 de mayo de 2019), asegurando que el acuerdo cerraba aspectos financieros en relación con

la construcción de la obra, destacando que se trataba de un avance en la utilización del ferrocarril para toda la producción nacional, así como una importante generación de puestos de trabajo directos e indirectos: «En un momento tan particular en el contexto regional e internacional, entre tantos cambios en el mundo laboral, seguir trabajando para lograr inversiones es realmente trascendente» (Presidencia Uruguay, 17 de mayo de 2019). Por otra parte, el presidente del BID, Luis Alberto Moreno, destacaba el ferrocarril como el más eficiente medio de transporte y señalaba:

Estoy convencido de que Uruguay tiene toda la capacidad para convertirse en la siguiente década en un país desarrollado. En la historia los países que logran traspasar lo que los economistas llaman la «trampa del ingreso medio» son muy pocos, en los últimos 60 años escasamente 13 países lo han logrado (Presidencia Uruguay, 17 de mayo de 2019).

Figura 17

Un niño observa con atención por las roturas del cerco de la obra; pienso en sus oportunidades



Nota. Fotografía propia.

Las inquietudes no tardaron en hacerse presentes. Las discusiones sobre los modelos de producción ya se venían dando, sin embargo, a partir de los anuncios y una vez firmado el contrato, se empezaron a intensificar los debates sobre el uso del agua, los cultivos forestales, la producción de celulosa, las inversiones, el costo y al servicio de qué y para quiénes estaban dirigidos. Para 2020, se suceden varios momentos destacables: primero, se da un cambio en el Gobierno, asume la

presidencia del Uruguay Luis Lacalle Pou el 1.º de marzo, lo cual cambia el rumbo del país en muchos aspectos.

5.3. El polvo, el ruido, el tránsito

El 13 de marzo de 2020 se decretó la emergencia sanitaria por Covid-19. Este hecho, que es trabajado desde diversos lugares y por diferentes investigadores y profesionales, caló en todas las cotidianidades de diversas maneras. Las Piedras no quedó exenta de esta situación, mientras ya se empezaban a gestionar las primeras actividades en el territorio por la obra del ferrocarril; sin profundizar en la temática, es necesario enmarcarlo y ponerlo en contexto, pues el impacto para quienes allí trabajaban fue parte también de las complejas situaciones que se vivieron y sintieron. Las problemáticas para abrir los locales, asegurar las medidas sanitarias que establecía el Gobierno y sostener la vida en sí misma impedían ir sobre los mejores rieles.

Las opciones que proponían diferentes colectivos, vecinos y sindicatos para mejorar la ejecución de la obra del Ferrocarril Central tomaban formas diversas. Una de ellas fue la recolección de firmas llevada adelante por vecinos de las ciudades de Durazno, Canelones y Florida y movimientos sociales como Por el Costado de la Vía para un proyecto de ley que impidiera que el tren atravesara la zona urbana. Sin embargo, la Corte Electoral declaró «improcedente» la iniciativa ante la Junta Departamental de Durazno y el referéndum local que eran promovidos por vecinos para cambiar el trazado del Ferrocarril Central (Bacchetta, 14 de enero de 2020). En este sentido, las declaraciones de Lacalle Pou fueron que, en la medida que el Estado se comprometió, «me guste o no me guste», se cumplirá con ello, ya que se trata de una «marca país» (*En Perspectiva*, 6 de abril de 2020).

En 2021 y 2022 me encontraba palpitando las primeras sensaciones y aproximaciones a lo que *a posteriori* se convertiría en mi investigación. Las conversaciones giraban en gran medida sobre los movimientos en la ciudad de Las Piedras, entre tapabocas, polvos y ruidos. Los primeros impactos fueron calando en las conversaciones diarias por casi todos.

Ahora está un poco mejor, pero la verdad es que era y a veces es insoportable, no podés descansar, es todo el día y también en la noche. Es verdad que van a hacer ruido, pero así es imposible nada, no se aguanta, porque llega un momento que te vuelve loco, no tenés paz y, claro, están trabajando. Pero el resto ¿qué hacemos?, ¿cómo hacemos mientras? Además, esto va para largo, fijate que dijeron una fecha imposible, ni se sabe cuándo va a terminar (conversación con interlocutor comerciante, mayo de 2023).

En la medida que me encontraba en el centro de la ciudad, aparecían comentarios, pero la materialidad era evidente, la megaobra desencadenaba malestares, preguntas, expectativas y también esperanzas en quienes allí estábamos.

Los malestares giraban principalmente sobre las formas en que se venían desarrollando las actividades, las máquinas eran en su mayoría de gran porte y circulaban de manera continua en las calles y lugares que habitualmente eran utilizados por el resto de los mortales.

Imaginate que veníamos ahí y, claro, no hay espacio para que esas maquinotas pasen como si nada. Acá hay mucha gente y gente mayor, niños, todo el mundo. Ni siquiera tienen en cuenta eso, la gente de siempre, los que estamos acá y vamos a seguir estando (conversación informal con comerciante, mayo de 2023).

Así me contaba una comerciante sobre las máquinas que eran parte de la nueva cotidianidad, era visible y también compartía ese malestar, y si para una persona como yo, que dentro de todo estoy bien de salud y mi movilidad no está condicionada, no podía evitar pensar en aquellos en los que sí tenían otras circunstancias; en otras partes del trabajo así lo menciono. Al parecer también sucedía que

Ya se sabía que como toda obra iba a ser difícil y que el tránsito y todo se iba a complicar, es una obra y de tremenda escala, ¿cómo no va a pasar este tipo de cosas [haciendo alusión a las problemáticas sobre el tránsito y el transitar]? Lo que sí es cierto es que hay cosas que se pueden evitar, podés armar un plan y gestionarlo mejor, pasa que no sé cómo se están haciendo esas cosas... (conversación informal con comerciante, agosto de 2023).

Figura 18

Diferentes momentos donde la tierra, además de acumularse, vuela, se expande y lo tapa todo



Nota. Fotografías propias.

Los primeros impactos se presentaban como algo que complicaba el cotidiano y que podrían haberse evitado. Más adelante y en la medida en que el tiempo pasaba y que mi trabajo de campo empezaba formalmente para 2023, otros impactos fueron formando parte de lo que me llegaba.

Aspectos relacionados al polvo constante en la zona y al ruido eran algunos de ellos, claramente las problemáticas sobre el tránsito continuaban y se agregaban las malas condiciones de las calles y caminos que, debido al uso intensivo y de mayores pesos, se deterioraron notoriamente con el paso del tiempo. Las desviaciones de tránsito eran cada vez más rechazadas, en gran medida debido a los plazos que las calles eran cortadas y se realizaban desvíos. Para muchos de mis interlocutores, significaba una disminución de las ventas y con ello una pérdida de dinero. La temática sobre la cantidad de polvo era cotidiana, entre chistes y tos, mis interlocutores generaban diversas formas de vivir con este tipo de impacto, y según

el tipo de actividad y qué tan resguardado se pudiera estar de aquella polvareda era el nivel de enojo hacia esa situación:

Acá ya pedimos muchísimas veces que pasaran a mojar las calles. Bueno, vos has estado, y decime: ¿cuántas veces viste que pasen a regar las calles? Sí, pasaron alguna vez porque es como te decimos, no es un poco, ¿ahora hace cuánto que no pasan ni una vez? Es todo el tiempo, todos los días, llega un momento que se hace imposible (conversación con comerciante-feriante, julio de 2023).

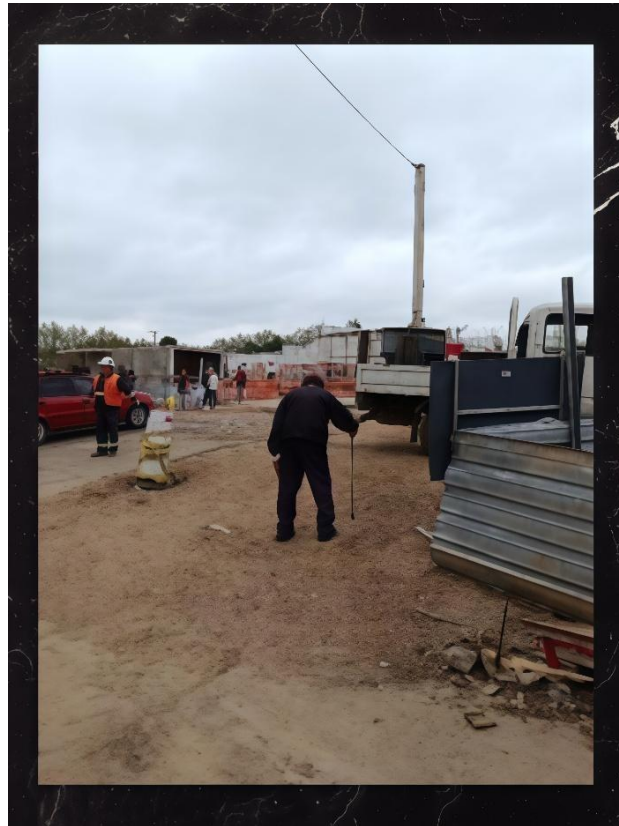
Los dueños me dijeron que tenía que mantener y eso, yo hace muchos años que trabajo acá, y sé cómo hacer las cosas y mantener el lugar... Pasa que, con tanta cantidad de tierra todos los días es imposible, incluso si tuviera la puerta cerrada se mete por todos lados (conversación con empleada de comercio, junio de 2023).

Esos eran algunos de los comentarios principales que me hacían llegar sobre tal situación y, ciertamente, durante el tiempo que estuve allí lo constaté, no había muchas formas de lidiar con esa situación.

5.4. Lo postergable

Figura 19

Lo difícil de transitar. Quien puede, espera



Nota. Fotografía propia.

Se suponía que para finales de 2022 estarían las obras terminadas. Para el momento de mi trabajo, transcurría el año 2023 y aún nada se había terminado. La postergación y las prórrogas de las obras se debían en mayor medida (según se informaba en prensa y a través de medios de comunicación) a las demoras en las expropiaciones de tierra que se tenían planeadas. El Gobierno amplió el plazo hasta el 24 de mayo de 2023 en función de un retraso atribuido mayormente a las demoras en las expropiaciones de tierras (cuya cantidad superó cuatro veces lo previsto originalmente) y errores en las estimaciones de movimiento de suelos. Si bien es cierto que las expropiaciones fueron mayores a las previstas, según una nota de *La Diaria*, en 2019 se identificaron 609 padrones para expropiar. Luego, en 2020, tras ajustes del proyecto se habrían identificado 675 padrones y tras el cambio de

Gobierno se llega a una cifra de 1029 padrones para expropiar. En 2022 restaban 187 terrenos para expropiar. Estos cambios y ajustes no se sabría con certeza en función de qué fueron dados y de parte de quién, es decir, si del Estado o del contratista (Benítez, 13 de marzo de 2024).

«A fines de diciembre de 2020, la obra llevaba un avance efectivo de 30,6%, cuando originalmente se había planeado llegar al 52,9% de avance para esa fecha» (*El Observador*, 5 de abril de 2021, párr. 2). La obra se postergó entonces primeramente de setiembre de 2022 para mayo de 2023, luego se separaría una primera etapa para diciembre de 2023 y una etapa final de obra para mayo de 2024.

Entre las demoras y las postergaciones, se dio en el último trimestre de 2022 un cambio en lo normativo del modo ferroviario: se crea la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario (DNTF), con modificaciones en el sistema de gestión ferroviario, y se aprueba el reglamento nacional sobre el transporte de mercancías por ferrocarril mediante el Decreto 201/022 (20 de junio de 2022). De esta manera, en 2023 se diseñaron el Plan de Emergencias y Contingencias Ferroviarias y las reglas operativas del Ferrocarril Central, se llevaron adelante talleres de seguridad vial ferroviaria dictados por el Automóvil Club del Uruguay y se completó un Protocolo Integrado de Mercancías Peligrosas con el Sistema Nacional de Emergencias.

Para lo que en mi campo sucedía, cuando llegaba a mi lugar de trabajo y a todos los liceos de la zona, una cartelera de pie «advertía» que el tren comenzaría a circular, también había algunos folletos y volantes. Las demoras en su finalización, los cambios de planes, las informaciones diferentes que circulaban y la serie de impactos en la materialidad de la vida diaria que anteriormente esboqué fueron dando lugar a una desconfianza sobre lo que se estaba haciendo y sobre las expectativas que se tenían. Mientras circulaba una idea que traspasaba los aspectos económicos y los laborales: el tren volvería a circular y a reactivarse. Las expectativas aparecían, en la mayoría de los casos, en función de mejoras en términos de obtención de recursos económicos, generación de empleos u otras fuentes o acceso a recursos económicos, ligados y como parte estructurante de la vida cotidiana. Pero, al mismo

tiempo, aparecía otra concepción que tenía más que ver con el tren en sí: su puesta en marcha, acondicionamiento, los espacios y las formas en que se transita y se vive en función de él.

Hay cosas que todavía faltan que esperemos que se solucionen... Yo creo que toda obra tiene sus problemas, pero, ta, estamos viendo que va terminando y, bueno, todos esperamos que va a quedar una obra espectacular, no sé si va a hacer bien a la ciudad en sí, pero sí va a pasar otra vez actividad ferroviaria que no pasaba hace años... (entrevista al Centro Comercial, 26 de setiembre de 2023).

Para ese año, 2023, en junio, habían llegado las primeras locomotoras de última generación a Uruguay, producidas en Valencia. Según se informó en medios de prensa,

Están diseñadas para ser altamente eficientes en términos de consumo de combustible y energía. Cuentan, además, con un sistema de recuperación de la energía de frenado que permite reutilizar esta energía en la alimentación de auxiliares como el aire acondicionado o la iluminación. En su diseño también se consideró la comodidad y la seguridad del maquinista. Cuentan con gabinete higiénico y dos cabinas de conducción con pupitre central de diseño ergonómico, y avanzados sistemas de ayuda a la conducción (*Montevideo Portal*, 4 de junio de 2023, párr. 6).

El servicio será operado por empresas extranjeras como el consorcio DBCC Transport, formado por Christophersen (CHR Group), la empresa de Cointer Concesiones de Grupo Azvi (España), junto con Deutsche Bahn International Operation (Alemania), a partir de un acuerdo de servicios a largo plazo firmado entre UPM con dicho consorcio en 2020. Tiene a su cargo el transporte de la celulosa y los insumos para UPM, cuenta con siete locomotoras y ciento cuarenta vagones adaptados para las diferentes cargas. Por último, este consorcio (DBCC) se ocupa de la gestión del Centro de Operaciones y Mantenimiento (COM) en Juanicó, realiza el mantenimiento de material rodante y el control de las operaciones (Seijas, 2024a).

Figura 20

La nueva locomotora que operará en Uruguay. Modelo EURO4001 de Stadler, diésel de 6 ejes



Nota. Tomada de *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*. Ferrocarril Central: la nueva vía ferroviaria quedó operativa, 16 de abril de 2024 (<https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/comunicacion/noticias/ferrocarril-central-nueva-via-ferroviaria-quedo-operativa>).

En 2024, la obra queda operativamente terminada: «El tren es sinónimo de civilización en las películas y en la vida real», expresó el presidente en su discurso inaugural (MTO, 16 de abril de 2024), y declaró que «Esa devoción en el ADN llevó a que los conflictos por el pasaje por determinadas ciudades y pueblos de alguna forma se atenuaran, porque todo el mundo entiende que el tren es progreso (párr. 8)».

Los trenes comenzaron su circulación, a pesar de no estar funcionando en todas las frecuencias que se esperan, se encuentra en una fase de prueba y en ajustes. En este sentido la obra aún no está finalizada en su totalidad, restan aún un conjunto de aspectos en el territorio que hasta ahora continúan. No solo se trata de las obras, sino de, por ejemplo, qué pasará con el espacio donde está la Estación de AFE en

Las Piedras, con las calles alrededor de las vías y, en su aspecto relacional, qué pasará en las vidas cotidianas de quienes se encuentran en su día a día en ese lugar.

5.5. *En tu nombre*

Cuando los desiertos y los ríos de nuestra campaña no detengan el pensamiento y la industria, cuando nuestros hombres pastoriles y agrícolas estén vinculados con los centros mercantiles, cuando sea fácil transportar la riqueza de un punto al otro del Estado, habremos conseguido aniquilar el aislamiento que es la causa que principalmente retarda el progreso y el bienestar de los pueblos.

(Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes, 1858, citada en Seijas 2024a, p. 41).

En nombre del progreso, del desarrollo, del trabajo y de la identidad nacional, el tren adquiere atribuciones simbólicas que contribuyen a las argumentaciones sobre la importancia de este, relacionado con los modos de producción que tienen un fuerte componente extractivista. Con relación a estos aspectos, las comunidades también van configurando sus identidades, los sentidos que adquirió en términos de unir localidades, los sentimientos de pertenencia, de generar, como de hecho sucedió en muchas localidades del Uruguay, que se crearon a partir de que el tren pasaba, ligadas a la generación de nuevos campos de oportunidades para la vida y con ello las expectativas de un futuro mejor. De la misma manera que sucedía entonces, sucede un nuevo proceso similar, con una fuerte apuesta a la idea de progreso, nación y trabajo.

De acuerdo con Carlos Demasi, la historia y la memoria estructuran el pasado de las sociedades, y la forma en la que son organizados los episodios del pasado traza un «camino» que proyecta un futuro. De esta forma, se entiende el presente como una «forma de transitar desde lo que ya fue a lo que esperamos que sea» (2004, p. 9).

En este sentido, podemos entender la importancia que tienen los acontecimientos en sí mismos como hechos con su propia estructura (Sahlins señala una «distinción perniciosa» entre la estructura y el acontecimiento, estos últimos «no son un suceso del mundo» —1997, p. 142—). A su vez, se trata de una relación entre un sistema

simbólico y el suceso, es un hecho de significación donde, más allá de las propiedades específicas y razones que pueden ser originadas en otros mundos o sistemas, la vigencia pasa por su significación que se proyecta sobre lo que sería y puede variar (Sahlins, 1997); para el caso, la idea de nación, relacionada con el poder.

La historia es ordenada por la cultura, de diferentes maneras en diferentes sociedades, de acuerdo con esquemas significativos de las cosas. Lo contrario también es cierto: los esquemas culturales son ordenados por la historia, puesto que en mayor o menor grado los significados se revalorizan a medida que van realizándose en la práctica [...]. El acontecimiento es una actualización única de un fenómeno general, una realización contingente del modelo cultural (Sahlins, 1997, p. 9).

Este análisis se articula con la noción de *identidad nacional* entendida como una *comunidad imaginada*, en los términos propuestos por Benedict Anderson (1991). Desde esta perspectiva, la nación no constituye una entidad homogénea ni natural, sino un colectivo simbólico que se construye a través de significaciones compartidas y narrativas comunes sobre sus orígenes, su historia y su sentido de pertenencia. Estas narraciones son sostenidas, reproducidas y transmitidas por los propios miembros de la comunidad, aunque de manera desigual, según sus posiciones dentro del campo social.

Es importante subrayar, como señala Eric Hobsbawm (1994), que no existe un relato único ni totalizador que represente a todas las voces y perspectivas dentro del Estado-nación. Por el contrario, los Estados modernos se han constituido históricamente como formaciones sociales profundamente heterogéneas, donde coexisten múltiples memorias, trayectorias y disputas simbólicas.

Si asumimos, entonces, que la nación es una construcción sociohistórica, tejida no solo a través de procesos históricos objetivos, sino también mediante discursos producidos desde posiciones de poder, podemos reconocer el papel central que ocupa el trabajo en la elaboración de la identidad nacional. Pensar los discursos sobre el trabajo implica necesariamente volver la mirada hacia los relatos sobre los orígenes, hacia las formas en que el pasado es narrado, seleccionado y resignificado

para consolidar un imaginario colectivo coherente con determinados intereses y visiones del mundo.

En este marco, el Estado aparece como el principal emisor del discurso oficial y hegemónico sobre la identidad nacional. A través de múltiples dispositivos —instituciones educativas, medios de comunicación, monumentos, políticas públicas y otras prácticas y materialidades—, produce y legitima relatos que vinculan el trabajo con valores fundacionales como el progreso, el sacrificio, la dignidad o la productividad. Así, el trabajo no solo aparece como una dimensión económica, sino como un componente central en la construcción simbólica de la nación y sus sujetos.

Si partimos de la base de que el Estado uruguayo precedió la nación, este fue, entonces, quien sentó las bases para la nación y el nacionalismo (Hobsbawm, 1991). Al inicio como país no había un relato unificador. Gerardo Caetano (1992a; 1992b) nos dice que lo que había era una indeterminación de fronteras jurídicas, políticas y económicas, pero también culturales. Teniendo en cuenta la heterogeneidad de la población, costaba pensar en un proyecto social y político; sin embargo, a lo largo del proceso de construcción, las características de la identidad nacional uruguaya, «sintetizada» en el Centenario, según explican Ana Frega y Ariadna Islas (2007), dan cuenta de una ciudadanía homogénea que consta de dos aspectos fundamentales: por un lado, como conjunto de ciudadanos iguales ante la ley; por otro lado, la excepcionalidad, y aquí las autoras incluyen los aspectos sociales, políticos y culturales.

En el proceso de construcción de una identidad nacional entendida como homogénea y cohesionada —frecuentemente presentada como un crisol de identidades— se han silenciado, invisibilizado o excluido sistemáticamente las tradiciones indígenas y los orígenes precoloniales del territorio. Tal como señala Caetano (1992a), esta apertura hacia el exterior, en clave cosmopolita y eurocéntrica, fue concebida como una garantía de futuro y desarrollo, lo que consolidó un relato hegemónico basado en nociones de modernidad y civilización. Este discurso se encuentra anclado en las matrices del pensamiento evolucionista

decimonónico, donde la secuencia salvaje-bárbaro-civilizado continúa operando como un marco implícito que ordena lo social y clasifica a los sujetos.

En este marco, lo indígena es construido como un obstáculo frente al progreso, incompatible con los ideales del orden moderno y estatal. La idea de trabajo, tal como fue concebida por las élites ilustradas latinoamericanas, se inscribía en una estructura occidental que requería previamente la constitución de un Estado y, con él, la instauración de su propio «orden» (Caetano, 1992b). Aquellos que no encajaban en estos esquemas —como las poblaciones indígenas— eran entonces representados como «fuera del sistema» y su eliminación fue justificada discursivamente en nombre del progreso. Las palabras de Fructuoso Rivera, quien calificó el exterminio indígena como «una medida necesaria para el orden público» (Ribeiro, 2013, p. 124), dan cuenta de la forma en que se articulaban violencia estatal, racismo epistémico y modernización.

Esta narrativa se inscribe en lo que Nicolás Guigou y Marcelo Rossal denominan *antropología caucásica*, una tradición intelectual uruguaya que ha reproducido una mirada sobre el «otro» desde el lente de la blanquitud, la normatividad y la centralidad europea. Esta forma de producción de conocimiento ha contribuido a consolidar una identidad nacional donde lo indígena —y, por extensión, lo no blanco, lo popular o lo disidente— ha sido sistemáticamente borrado o subsumido dentro de un proyecto civilizatorio excluyente.

La vinculación entre progreso y trabajo aparece, entonces, como un eje clave en la configuración de esta narrativa nacional. En este contexto, el ferrocarril adquiere un lugar emblemático como símbolo del avance técnico y económico, estrechamente asociado al surgimiento del Estado moderno y a la constitución de un «pueblo trabajador». Retomando a Seijas (2024a), puede observarse cómo esta asociación se remonta a los inicios del siglo XIX, cuando la invención de la locomotora a vapor en Inglaterra coincidía con los primeros pasos de la República Oriental del Uruguay. Las locomotoras no solo transportaban mercancías o personas, sino que también vehiculizaban significados: eran testigos materiales y simbólicos de un país que aspiraba al progreso con los parámetros de la modernidad

occidental. La historia del ferrocarril, en muchos sentidos, es también la historia de una nación que se construyó sobre las huellas del borramiento de otras formas de vida, trabajo y memoria.

Más de veinte años después, el primer ferrocarril (que había llegado de la mano de iniciativas privadas) unía la capital del país con la ciudad de Las Piedras y, poco a poco, como se muestra en el capítulo sobre el tren y las vías, el ferrocarril fue transformando Uruguay, uniendo el interior con la capital, fortaleciendo y creando poblados, desarrollando el turismo, reestructurando y cambiando la economía, pero también generando pasiones (como el fútbol), identidades de trabajadores y de trabajo, uniendo sentires y cosmovisiones y quedando en las memorias de quienes alguna vez viajaron en ese medio de transporte, con historias siempre por contar.

5.6. En qué están pensando

«El transporte ferroviario vuelve a cumplir un rol fundamental, dentro de una política de desarrollo del país», dijo el ministro José Luis Falero el 2 de abril en la inauguración «no oficial» tras el arribo del primer tren de UPM al puerto de Montevideo (*El País*, 3 de abril de 2024, párr. 6). En este sentido, se expresaba que el cambio cultural que traería el tren y el proyecto ferroviario, atravesando el sur del país y que ingresaría directamente al puerto de la capital, tendría su principal desafío en materia de seguridad, por tratarse de un tren con alta frecuencia y con otro tipo de cargas. Por otra parte, mientras estaba en el campo surgía que:

Me comentaban que había un grupo de ingenieros que eran franceses que habían trabajado allí, pero que se habían ido, aparentemente no habrían hecho bien su trabajo. Es más: los comentarios eran sobre que no sabían qué estaban haciendo y que cuando habían hecho los pozos para la trinchera se habrían encontrado con cosas que no estaban según los planos. Eso habría complejizado y atrasado las tareas... (nota de campo, abril de 2023).

Los comentarios y las charlas iban haciendo eco de lo que podía percibir porque no se trataba solamente del tiempo de demora en sí, pensado como lineal o en términos de cuánto se demora, según cálculos frívolos, en hacer una trinchera o tal o cual arreglo (que también era motivo de fuertes críticas): había una continua desconfianza, que también tenía su correspondencia material, sobre el trabajo que

se estaba realizando y todo esto se va configurando en nuevas críticas, en nuevas estrategias y en diferentes formas de resistencias; al menos así lo podía percibir.

En la medida que hablábamos, la ausencia de una presencia que representara al poder estatal, a la empresa UPM o al consorcio generaba más emociones encontradas y facilitaba la crítica desde diversos lugares:

Me parece mentira que hasta ahora no haya logrado ver a ninguna persona ni de la Intendencia, ni del consorcio, a nadie preguntando o haciéndose presente para hablar con alguno de los trabajadores... (nota de diario de campo, abril de 2023).

Había sorpresa cada vez que preguntaba si alguien había ido a hablar con ellos sobre la situación de las obras o sobre lo que les sucedía. Se daba por hecho que no iba ir nadie y muchas veces me dio la sensación de que hasta que yo no pregunté, nadie se había cuestionado ese hecho, en lo que respecta a la megaobra. Era un aspecto importante y que en algún momento también fue foco de crítica, al menos desde la Intendencia de Montevideo: la falta de un comprometido estudio de impacto social es una arista que (fuera por el motivo que fuera) no estaba siendo llevada adelante con seriedad ni con el compromiso que ameritaba. De hecho, hablando supe que había un referente social del consorcio que se dedicaba (o al menos así era descrita su tarea) a «atender a la gente y lo que les pasa»; intenté comunicarme con él y lo logré, pero solo por vía WhatsApp.

Los silencios, las ausencias, los retrasos, la falta de documentación escrita sobre lo que se estaba proyectando realizar y cómo quedaría finalmente el espacio forman parte del repertorio de aspectos que son vividos con angustia por algunos de mis interlocutores y que generan más críticas que aportes a una de las megaobras más importantes que se han realizado. Este hecho puede pensarse, por un lado, con una idea de esconder, de no querer dar determinada información, pero, por otro lado, se trata de un proyecto que en la medida que el tiempo pasaba y las obras se iban desarrollando, implicaron una serie de modificaciones. Al menos desde ese lugar era transmitido:

Mirá, nadie me ha logrado decir qué o cómo va a quedar esto acá, qué va a pasar con la Estación, algunos dicen que van a hacer una plaza, que van a reconstruir la Estación, pero por lo que yo veo no hay miras de eso, además después de aquella

reunión al principio nunca más supimos ni nos mostraron nada (conversación con interlocutor comerciante-feriante, marzo de 2023).

Figura 21

Un hombre observa el trabajo de las obras, ¿en qué estará pensando?



Nota. Fotografía propia.

Desde los aportes de Bourdieu (2007a, 2007b), las formas de comunicación implican una visión de producción y reproducción simbólica, donde el poder simbólico incluye los discursos, las representaciones y las prácticas que naturalizan la vida social y las relaciones de poder que existen. Guigou (2009) plantea consecuentemente con el enfoque de Bourdieu que la legitimación de las posiciones dominantes se da como efecto del «poder simbólico», mediante la naturalización de intercambios simbólicos insertos en relaciones asimétricas en los que la comunicación no es «inocente» (Guigou, 2009).

El futuro aparece en este escenario con un fuerte componente de incertidumbre, ciertamente es imposible tener una visión de futuro que sea cien por ciento certera; para el caso se entiende que las posibilidades de futuro, como lo he mencionado en apartados anteriores, están enmarcadas en marcos de referencia y campos de

oportunidades que permiten la proyección y las expectativas de un futuro. Dentro de las ciencias sociales se ha trabajado con el concepto de *expectativas*; siguiendo a De L’Estoile (2020), en este caso la importancia aparece junto con la incertidumbre laboral, pero también al tren y al territorio como parte de vida diaria de las personas que viven cerca de las vías y para quienes su cotidianidad está ligada con el tren. De esta manera, es posible entender que, si la condición humana se desarrolla en el tiempo, el contexto histórico y social resultan fundamentales para pensar que hay un marco de referencia compartido con relación al tren. De ahí que la incertidumbre sobre el futuro incierto respecto de lo que sucederá con él y con el espacio (que es simbólico también) aparece en todos los casos y desde diferentes discursos. La diferencia con relación a cómo esta incertidumbre es gestionada, expresada, sentida y vivida por mis interlocutores oscila en función de un campo de oportunidades que es diferente en cada caso para cada trabajador, un aspecto visualizado por mis interlocutores.

En línea con esto, me sucedía lo mismo, en la medida que iba hablando con las personas. Algunos me decían que iban a realizar una plaza, otros que no, que en realidad se pensaba restaurar la Estación y que iba a quedar un espacio, pero no estaban seguros de su transitabilidad por tratarse de una trinchera, por ejemplo. En cuanto tuve la oportunidad de hablar con algunos representantes estatales, entendí que no había un proyecto totalmente acabado o finalizado. Si bien había algunas ideas y nociones, no logré acceder a un registro por escrito sobre lo que finalmente se esperaba:

Después de la charla, me di cuenta de que realmente a los lugares y con las personas que llegué a hablar no sabían cómo iba a quedar el lugar, tampoco qué iba a pasar con la Estación o con la feria permanente, tampoco si finalmente el tren también iba a ser de pasajeros. No sabía si me sentía aliviada por entender que no era que me estaban ocultando la información o sentirme preocupada porque ninguno de ellos sabía qué proyección real había. Nada había proyectado desde el Estado como proyecto para ese espacio... (nota de diario de campo, junio de 2023).

Consideraciones finales

Esta etnografía presenta los resultados de una investigación centrada en un aspecto estructural de la vida social: el trabajo, los sujetos que lo ejercen y las formas en que este se experimenta cotidianamente. El estudio se sitúa en el contexto de los impactos generados por un megaemprendimiento productivo, inscrito en una matriz económica global que no puede analizarse de forma aislada, sino en relación con procesos históricos, sociales y territoriales específicos. Desde una perspectiva situada, relacional y crítica, se explora cómo este tipo de proyectos incide en las trayectorias laborales y vitales de las personas, revelando la manera en que se configuran y reproducen desigualdades estructurales. A través de esta mirada etnográfica, se busca comprender el trabajo no solo como una actividad económica, sino como una práctica social cargada de significados, atravesada por relaciones de poder y situada dentro de una compleja trama de procesos económicos que exceden ampliamente los marcos explicativos de las teorías económicas convencionales.

Partiendo del reconocimiento de que todo conocimiento es situado y político, esta investigación asume una intencionalidad crítica en su producción. El objetivo no es únicamente describir o representar determinadas realidades, sino contribuir a visibilizar las formas en que los megaemprendimientos productivos impactan en las vidas cotidianas de las personas, especialmente en contextos atravesados por desigualdades estructurales. Las decisiones estatales en torno a qué formas de producción se privilegian, cómo se implementan y con qué consecuencias sociales, económicas y territoriales constituyen actos profundamente políticos que moldean las condiciones materiales de existencia y también los marcos de posibilidad y las proyecciones de futuro de distintos sectores sociales.

En este sentido, resulta pertinente retomar los aportes de De L'Estoile (2020), quien subraya cómo las orientaciones hacia el futuro no son meras proyecciones individuales; estas están socialmente condicionadas y mediadas por estructuras desiguales de acceso a recursos, relaciones y legitimidad. En contextos marcados por la incertidumbre, el futuro se configura como un horizonte diferencial: mientras algunos actores cuentan con garantías, redes y capitales que les permiten planificar,

otros dependen de vínculos sociales, estrategias cotidianas de subsistencia y márgenes de acción sumamente restringidos. El enunciado del autor «El dinero es bueno, pero un amigo es mejor» expresa la importancia de los vínculos sociales como formas de seguridad frente a la precariedad y la falta de previsibilidad económica. Esta investigación se inscribe, entonces, en una perspectiva que busca problematizar cómo las decisiones macroeconómicas y productivas inciden en las condiciones de posibilidad de los sujetos y en las maneras en que imaginan, negocian y proyectan sus futuros desde posiciones desiguales en la estructura social.

Entender la economía, las prácticas económicas y el trabajo más allá de sus componentes tradicionalmente asociados a estos conceptos implicó desarrollar una mirada y una escucha para entender y analizar cómo se ensamblan y se relacionan una serie de aspectos vividos, sentidos y pensados por mis interlocutores. Con ellos aprendí desde el inicio que no se trata de meras formas de generar ingresos, es también una forma de habitar espacios, de tomar acción, de pensar y analizar la cotidianidad, de relacionarse en función de complejos marcos que estructuralmente van condicionando y condicionándonos a lo largo de nuestras vidas, pero siempre con espacio para reconfigurar, para resignificar, para ser y vivir de la manera que entendemos y sentimos es la mejor, con todo lo que eso significa.

La pregunta acerca de para quién está pensada o destinada una obra pública como la del Ferrocarril Central remite, inevitablemente, a una dimensión política e ideológica. Desde el discurso oficial, la respuesta parece estar dada: se presenta como parte del proyecto de instalación de la segunda planta de celulosa de UPM en Uruguay y como una inversión en infraestructura férrea beneficiosa para el país en su conjunto. Sin embargo, esta visión unívoca ha sido interpelada por diversos sectores de la sociedad que cuestionan los fines reales del emprendimiento, los beneficios efectivos que genera y, sobre todo, el lugar que ocupa el Estado en relación con actores privados y corporaciones extranjeras.

En el trabajo de campo, estas tensiones emergieron con claridad. Miguel, uno de mis interlocutores, reflexionaba en voz alta: «¿Por qué la producción y el tren lo

tienen que hacer empresas extranjeras y no nosotros?». Ese «nosotros» expresa un sentido colectivo, una identificación con lo público y estatal que remite a una idea de nación donde el progreso debería estar vinculado al control y la participación local. Pero esa misma pregunta también revela que ese «nosotros» no es compartido por todas las personas y que la figura del Estado no es vivida por igual por todos los sujetos sociales. En efecto, el Estado es una construcción simbólica e ideológica (Althusser, 1970) y su apropiación como entidad representativa del interés común está atravesada por relaciones de poder, desigualdades y conflictos.

Cuando Miguel propone que la empresa «podría tener otro nombre, no importa si no quieren que se llame AFE, pero que sea uruguaya», lo que está poniendo en juego no es solo una cuestión nominal: es una disputa por el sentido de lo nacional y lo público. Su preocupación no se limita a la viabilidad económica, sino que apunta a la legitimidad de quiénes controlan los recursos estratégicos del país. En sus palabras, subyace la idea de que, si una empresa extranjera puede hacer rentable la infraestructura ferroviaria, también podría hacerlo una empresa nacional, en nombre de ese «nosotros» que no todos reconocen como propio, pero que, para algunos, sigue siendo el lugar desde el cual se lucha por el control del presente y la proyección del futuro colectivo.

Desde la posición de algunos trabajadores, emergía con fuerza la duda respecto de quiénes serían realmente los beneficiarios del proyecto ferroviario. Esta incertidumbre daba lugar, a su vez, a una interrogante más profunda: ¿por qué este proyecto no podría ser «nuestro», en referencia a lo estatal y lo nacional? Este cuestionamiento no solo interpela la lógica de externalización y privatización de los recursos e infraestructuras públicas, sino que pone en juego sentidos colectivos asociados a lo público como espacio legítimo de lo común.

Si bien los marcos de referencia desde los cuales se interpreta el ferrocarril pueden parecer en principio individuales, en el trabajo de campo fue evidente la existencia de una dimensión colectivizada del sentido, que se expresaba de forma reiterada en las conversaciones con mis interlocutores. Esta colectivización se anclaba, al menos, en dos factores principales. En primer lugar, en la creencia compartida de

que el megaemprendimiento impulsado por UPM y el Estado podría favorecer la generación de empleo, una idea no solo sostenida por los actores locales, sino también activamente promovida desde el discurso oficial. En segundo lugar, aparecían concepciones vinculadas al rol del Estado como garante del interés común, cuestionando su accionar en tanto agente político que decide —de manera no siempre transparente ni participativa— sobre las formas de producción, los actores involucrados y la distribución de sus beneficios.

Así, la obra ferroviaria no era percibida únicamente como una infraestructura técnica, era percibida también como un campo de disputa simbólica en torno a la pertenencia, la soberanía económica y el lugar del Estado en la vida cotidiana de las personas.

La idea de «querer trabajar» y «ser trabajador» se encuentra asociada al progreso en un paradigma positivista, lineal y evolucionista, donde habita una idea (una moralidad) sobre el ser trabajador. Actúa como principio rector de ser merecedor, de pertenecer, de empoderamiento y de muchas concepciones que vienen acompañadas cuando se encaja dentro de dicha categoría. De esta manera, el trabajo y el ser trabajador forman parte del cimiento, desde los inicios de la nación, por lo que el peso que tiene la generación de puestos de trabajo en los imaginarios es implacable.

Podría pensarse que el trabajo está sacralizado, visto como un símbolo de progreso y como un factor que unifica a una sociedad que dista mucho de ser homogénea. Esto es especialmente evidente cuando se anuncian nuevos puestos de trabajo, a pesar de que no todos tienen las mismas oportunidades para acceder a ellos o de que el beneficio para la integridad individual no siempre está garantizado.

Si bien durante la construcción del Ferrocarril Central hubo un claro aumento en los puestos de trabajo (directos e indirectos), la realidad es que, una vez finalizadas las obras, estos empleos comenzaron a disminuir. Pocos de esos trabajadores lograron mantener los beneficios laborales locales que surgieron directamente del proyecto del tren.

Mover la economía, avanzar en formas de producción y en infraestructura no parece ser para nada algo indeseable, y así era percibido; pero, ¿para quién?, ¿a quiénes

beneficiaba este movimiento? Todo se percibía en un aparente positivismo al mejorar el tren hasta que las implicancias de la obra y las fuentes de trabajo no colmaban las expectativas que se tenían. Cuando pasados todos los límites de tiempo que se habían establecido y habiendo ya «soportado» las duras condiciones que implicaban las obras en la cotidianidad, surgía el hecho de que finalmente las oportunidades habrían recaído en unos pocos. En la medida que habían entrado a trabajar en alguna parte de la obra en sí, para quienes trabajaban en las inmediaciones de la obra o la ciudad, los beneficios tenían más que ver con la venta o no de ciertas cosas, como comidas, vestimenta o incluso en algunos casos algún tipo de producto que necesitara la obra. No obstante, para la mayoría con quienes trabajé, en realidad eran más las complicaciones que se vivían (soportar el ruido, el polvo, la mercancía estropeada, las dificultades de movilidad, los cortes de calle que implicaba para muchos de los comercios pérdidas y disminución de ventas) que los beneficios. Estos impactos que, a modo general, eran esperables, comenzaron a ser duramente criticados, en la medida en que, por un lado, no se encontraban mecanismos para sobrellevar la situación, incluso por quienes no estaban tan cercanos a las obras trabajando el día a día:

Mirá, imaginate que al final no sabés ni si vas a llegar en hora a trabajar o a dejar a la niña en la escuela porque, así como te cambian los plazos en que supuestamente termina la obra, te cambian las cortadas de las calles, te cambian si vas a poder descansar por los ruidos o te vas a tener que levantar 20 veces porque a cada rato pasa algo, ¿viste? (nota de campo, conversación informal con interlocutor, junio de 2023).

Por otra parte, la investigación también me permitió entender otro de los aspectos sustanciales en ese territorio: las distinciones que existen dentro del ser trabajador. Las identidades laborales son producciones simbólicas que se encuentran en el territorio, que es social, en relación constante con ese espacio laboral, pero también con la significación de ellos mismos y con su propia percepción, es decir, cómo se ven a sí mismos como trabajadores (Stecher, 2020). Los procesos de construcción de las identidades son también campos de luchas de tensiones, se disputan las

configuraciones sobre el ser trabajador, el reconocimiento y las formas de autoidentificación, todo en articulación con su propia trayectoria y las expectativas de futuro, valiosas para sí mismos. En este sentido, los procesos no son lineales, dependen en buena parte también del contexto específico de interacción, de los capitales y del poder de los distintos actores implicados, por lo que son también procesos históricos, donde los sujetos y actores también existen en otros campos de relación (como el barrio, la familia, la esfera política), buscando también el reconocimiento y la legitimidad (Stecher, 2020).

Mis interlocutores me fueron guiando para entender de qué manera estas identidades y lo que implican en el territorio y en este contexto con relación a lo que sucedía con las obras les permitía acceder a cierta información. Transitar de mejor o de peor manera la situación, así como la atención de ciertos reclamos, respuestas, incluso presencias de quienes se configuraban como intermediarios, para mejorar el vivir con las obras mientras sucedían. No era lo mismo el reclamo de quienes eran en su identidad laboral reconocidos como empresarios al reclamo de aquellos cuya identidad estaba asociada a comerciante-feriante. Tampoco era lo mismo si el reclamo venía de un sujeto individual o si venía de uno colectivo. Si bien los reclamos eran tramitados, en realidad, al menos hasta donde mi presencia y visión llegó, pocas veces eran atendidos como se esperaba.

Las formas en que los sujetos experimentan y entienden el mundo entre las obras del Ferrocarril Central también se encuentran relacionadas con las expectativas que se tienen sobre el futuro en relación con esto; es decir, mientras exista un tiempo futuro que, a pesar de que nunca es cien por ciento seguro, tenga posibilidades, tenga oportunidades.

En este sentido, la investigación muestra, en consonancia con lo planteado por De L'Estoile (2020), cómo los campos de oportunidades, que son aquellas condiciones materiales y simbólicas que se tienen en un momento y contexto dado, se dan en función de los marcos de referencia, que incluyen las propias identidades laborales. Se relacionan con la propia operatividad ferroviaria, es decir, están ligadas y relacionadas con el trabajo y la posibilidad de generar trabajo (tal como es

entendido en la investigación, trasciende el mero acto económico por el cual accedemos al dinero). Surge, entonces, la importancia del componente de la crítica hacia quiénes y para quiénes será el beneficio, así como el hecho de que para algunos son más llevaderos los impactos de dichas obras que para otros. Las expectativas a futuro van tomando un rumbo diferente, según el lugar social como trabajador en el que nos encontremos, pero también las formas de entendimiento sobre lo que es ganarse la vida. Es decir, a partir de la articulación de todos estos aspectos, puestos en relación, podemos visualizar cómo operan ciertos mecanismos de desigualdad social en un territorio laboral que es atravesado por un megaemprendimiento significativo a nivel nacional.

Comprender los impactos de las decisiones vinculadas a los modelos económicos de carácter extractivista —los cuales requieren de grandes obras de infraestructura para su funcionamiento— implica situar dichas decisiones dentro de un proceso más amplio que ha venido consolidándose en las últimas décadas en América Latina. Estos modelos no solo se sustentan en lógicas de flexibilización laboral y modernización productiva, sino que también han generado, como contracara, procesos de precarización y profundización de las desigualdades en el mundo del trabajo. Así, los discursos de desarrollo y progreso asociados a este tipo de emprendimientos son disputados y tensionados por una multiplicidad de actores sociales que cuestionan sus fundamentos, alcances y consecuencias.

Uno de los aspectos más controvertidos ha sido el uso intensivo de recursos naturales, especialmente del agua. La centralidad de este recurso en la matriz productiva de empresas como UPM (cuya actividad depende del acceso constante y a gran escala de agua dulce) ha generado debates significativos en el plano social. Esta preocupación se intensificó particularmente en el contexto de la crisis hídrica que atravesó Uruguay, donde se puso en cuestión la viabilidad, la sostenibilidad y la legitimidad de destinar recursos escasos al servicio de capitales multinacionales. Este punto movilizó diversas formas de resistencia en varias localidades y, además, reactivó discusiones más amplias en torno al acceso, uso y apropiación de los bienes comunes.

Cabe señalar que las críticas hacia este tipo de modelo no emergen exclusivamente del presente. La instalación de plantas de producción de pasta de celulosa, junto con el avance del monocultivo forestal, ha sido objeto de observación y denuncia por múltiples actores sociales desde sus inicios. Estas controversias no solo han producido tensiones internas, sino que también han trascendido las fronteras nacionales y generaron conflictos diplomáticos como el ocurrido con Argentina a raíz de la instalación de la planta de celulosa en la zona de Fray Bentos. De este modo, las disputas ambientales y territoriales vinculadas al extractivismo no son fenómenos recientes ni aislados: son parte de un entramado complejo de relaciones de poder, disputas de sentido y resistencias sociales frente a un modelo económico que continúa siendo cuestionado desde múltiples frentes.

En medio de las disputas y tensiones en relación con las formas de producción económicas que son llevadas adelante y promocionadas por el Estado, los trabajadores, el territorio, el tren y la vida transitan, se configuran, se significan, se viven, se sienten.

No dejé de pensar en el hecho de que, con quienes tuve la oportunidad de investigar y de aprender durante el proceso de investigación, ninguno era ajeno a la situación y a las obras, tampoco al tren. De una u otra manera, ya sea por el trabajo, por su activismo, por su vecindad, por su precariedad, por su postura política o simplemente por el hecho de la envergadura de tales obras, siempre el tren aparecía y en ningún caso se manifestaba como posibilidad su no existencia. Así, cada marco de referencia incorporaba experiencias individuales que también eran colectivas, en la desigualdad, las definiciones y las formas en que se experimenta e interpreta el mundo, las expectativas a futuro, que también reflejan la desigualdad, tenían un tren asociado al trabajo, al progreso, a una vida que quiere ser vivida con dignidad.

A través de los enfoques antropológicos, de la etnografía, se pueden desentrañar las dinámicas sociales y las tensiones producidas por estos procesos, donde la búsqueda de crecimiento económico confronta las necesidades de vivir y cómo se quiere vivir, los modelos de producción y de sostenibilidad de las prácticas económicas y de la vida. El futuro del país dependerá de su capacidad y de la decisión política para

integrar las preocupaciones sociales y de la vida dentro de sus paradigmas de desarrollo y de los modelos económicos a seguir, garantizando que los beneficios de las prácticas económicas y sistemas de producción se distribuyan de manera equitativa entre toda la población, si es que esta es la orientación y futuro al que se decide ir.

Referencias bibliográficas

- ADMINISTRACIÓN DE FERROCARRILES DEL ESTADO (AFE, 2025). *Historia*. <https://www.afe.com.uy/historia/>
- AGOSTINI, L. (2025). ¿Paivera heroica o Paiva la heroica? Estatuas, fiestas, placas, calles y poemas de la comunidad ferroviaria de Laguna Paiva, Argentina. *Historia Regional. Dossier: Las materialidades del trabajo ferroviario: vestigios espaciales y reappropriaciones locales*, 55, 1-20. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/1050/1881>
- ALTHUSSER, L. (1970). Ideología y aparatos ideológicos de Estado. Notas para una investigación. En L. Althusser, *Lenin y la filosofía y otros ensayos* (pp. 101-151). Ediciones El Quijote.
- ÁMBITO (3 de abril de 2024). ¿Puede el Ferrocarril Central mejorar la competitividad del país? https://www.ambito.com/uruguay/puede-el-ferrocarril-central-mejorar-la-competitividad-del-pais-n5975227?utm_source=chatgpt.com
- ANDERSON, B. (1991). *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Fondo de Cultura Económica. <https://www.felsemiotica.com/descargas/Anderson-Benedict-Comunidades-imaginadas.-Reflexiones-sobre-el-origen-y-la-difusi%C3%B3n-del-nacionalismo.pdf>
- APARICIO, A. (30 de setiembre de 2022). El tren papelerero que arrasa. *Sudestada* https://www.sudestada.com.uy/articleId_e04a4950-5251-4bf6-bc1e-b013cbbcad90/10893/Detalle-de-Noticia
- ARTIGAS, A., RAMÍREZ, A., LEICHT, E., LEONCZUK, C. y CAPUTI, Ó. (2018). *Montevideo del Mañana. Informe final. Tema 1: Integración Metropolitana*. Facultad de Ciencias Sociales, Udelar. <https://montevideo.gub.uy/sites/default/files/biblioteca/informefinalintegracionmetropolitana.pdf#:~:text=El%20C%81rea%20Metropolitana%20es%20el%20resultado%20de,y%20la%20segregaci%C3%B3n%20social%20sobre%20el%20territorio>
- BACCHETTA, V. L. (14 de enero de 2020). Pobladores alcanzan firmas para votar iniciativas contrarias al paso del tren de UPM. *Sudestada* https://www.sudestada.com.uy/articleId_524c8e42-9c2e-41aa-a356-ff7d10e59fe6/10893/Detalle-de-Noticia
- BARRÁN, J. P. (1968). *Latorre y el Estado uruguayo*. Enciclopedia Uruguaya. <https://anaforas.fic.edu.uy/jsui/handle/123456789/6743>
- BARRÍA, C. (10 de julio de 2024). Por qué el consumo de agua en América Latina aumentará casi el doble del promedio mundial (y qué países están expuestos a un «estrés hídrico» alto y extremo). *BBC News Mundo*. <https://www.bbc.com/mundo/articles/cglkglm68lro>

- BELMONT CORTÉS, E. y ROSAS RAYA, T. (2020). Hacia una recaracterización del concepto de trabajo desde una antropología latinoamericana por demanda. En H. Palermo y M. L. Capogrossi (dirs.), *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo* (pp. 161-195). CLACSO; CEIL CONICET; CONICET CIECS. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201117071349/Tratado-latinoamericano.pdf>
- BENÍTEZ, G. (13 de marzo de 2024). Mitos y leyendas del Ferrocarril Central. *La Diaria*. <https://ladiaria.com.uy/opinion/articulo/2024/3/mitos-y-leyendas-del-ferrocarril-central/>
- BOURDIEU, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Anagrama.
- BOURDIEU, P. (2000). *La dominación masculina*. Anagrama.
- BOURDIEU, P. (2007a). *El sentido práctico*. Siglo XXI.
- BOURDIEU, P. (2007b). *La miseria del mundo*. Fondo de Cultura Económica.
- BOURDIEU, P. y WACQUANT, L. (2005). *Una invitación a la sociología reflexiva*. Siglo XXI. <https://sociologiaycultura.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/02/bourdieu-y-wacquant.pdf>
- BOURDIEU, P., PASSERON, J-C. y CHAMBOREDON, J-C. (2002). *El oficio de sociólogo*. Siglo XXI.
- BOURGOIS, P. (2010). *En busca de respeto. Vendiendo crack en Harlem*. Siglo XXI.
- CAETANO, G. (1992a). La síntesis perdurable del Centenario. En G. Caetano y H. Achugar (comps.), *Identidad uruguaya: ¿mito, crisis o afirmación?* (pp. 75-95). Trilce.
- CAETANO, G. (1992b). *La república conservadora (1916-1929)*. Fin de Siglo.
- CARBONELLA, A. y KASMIR, S. (2020). Desposesión, desorganización y la antropología del trabajo. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, 4(9), 2591-2755. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7689637>
- CENTRO CULTURAL-MUSEO PAREJA (2025). *Asociación Civil Centro Cultural Miguel Ángel Pareja*. <https://centroculturalpareja.com/asociacion-civil-ccmap/>
- CÓDIGO DE COMERCIO. Aprobado por Ley N.º 817. 26 de mayo de 1865 (Uruguay). <http://impo.com.uy/bases/codigo-comercio/817-1865>
- CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY. Art. 47. 2 de febrero de 1967; 8 de diciembre de 1996; 31 de octubre de 2004 (Uruguay).
- CORTASSA, C. G., WURSTEN, A. G. y ANDRÉS, G. (2013). El conflicto argentino-uruguayo por las papeleras: diez años de una controversia socio-tecnológica ambiental Latinoamericana. *Caderno Eletrônico de Ciências Sociais. Dossiê Ambiente, Cultura e Tecnociência*, 1(1), 85-105. <https://periodicos.ufes.br/cadecs/article/view/5968>

- CURBELO, M. N., GUTIÉRREZ, G. y ROSSAL, M. (2023). *Precariedades. Una etnografía sobre las formas de provisión en un barrio popular de Montevideo*. FHCE. <https://fhce.edu.uy/wp-content/uploads/2023/12/Rossal-2023-comprimido.pdf>
- DA MATTA, R. (1978). O ofício de etnólogo ou como ter «anthropological blues». En E. De Oliveira Nunes (org.), *A aventura sociológica. Objetividade, paixão, improviso e método na pesquisa social* (pp. 23-35). Zahar.
- DE ENRÍQUEZ, X., CARÁMBULA, M. y CORNALINO, V. (2011). *Libro del Bicentenario. 1811-2011: 200 años de la Batalla de Las Piedras*. Intendencia de Canelones.
- DE L'ESTOILE, B. (2020). «El dinero es bueno, pero un amigo es mejor.» Incertidumbre, orientación al futuro y «la Economía». *Cuadernos de Antropología Social*, 51, 49-69. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/CAS/article/view/8237/7400>
- DE LA GARZA, E. (2009). Hacia un concepto ampliado de trabajo. En J. C. Neffa, E. De la Garza Toledo y L. Muñiz Terra (comps.), *Trabajo, empleo, calificaciones profesionales, relaciones de trabajo e identidades laborales (vol. I)* (pp. 111-140). CLACSO; CAICYT.
- DECRETO N.O 197/024. 7 de agosto de 2024. D. O. n.º 31478. <https://www.impo.com.uy/bases/decretos-originales/197-2024/3>
- DECRETO N.O 201/022. 20 de junio de 2022. D. O. n.º 30962. <https://www.impo.com.uy/bases/decretos/201-2022>
- DEMASI, C. (2004). *La lucha por el pasado. Historia y nación en Uruguay (1920-1930)*. Trilce.
- DI RISO, D., GAVALDÀ, M., PÉREZ ROIG, D. y SCANDIZZO, H. (2012). *Zonas de sacrificio. Impactos de la industria hidrocarburífera en Salta y Norpatagonia*. América Libre. <https://opsur.org.ar/wp-content/uploads/2012/05/Zonas-de-sacrificio-impactos-de-la-industria-hidrocarbur%C3%ADfera.pdf>
- DIARIO CAMBIO (10 de noviembre de 2023). *El sector forestal será el principal exportador del 2024 según CERES*. <https://diariocambio.com.uy/2023/11/10/el-sector-forestal-sera-el-principal-exportador-del-2024-segun-ceres/>
- DU BOIS, W. E. B. (1969). *Darkwater. Voices from Within the Veil*. Schocken Books.
- DURKHEIM, É. (2001). *Las reglas del método sociológico*. Ediciones Akal.
- EL OBSERVADOR (11 de mayo de 2023). *Ministro de Ambiente dijo que el agua de OSE «no es potable» pero «es bebible y consumible»*. <https://www.elobservador.com.uy/nota/ministro-de-ambiente-dijo-que-el-agua-de-ose-no-es-potable-pero-es-bebible-y-consumible--202351111430>

- EL OBSERVADOR (5 de abril de 2021). *Gobierno postergó hasta mayo de 2023 plazo para construir vía férrea que utilizará UPM.*
<https://www.elobservador.com.uy/nota/gobierno-postergo-hasta-mayo-de-2023-plazo-para-construir-via-ferrea-que-utilizara-upm-202145204924>
- EL OBSERVADOR (6 de julio de 2022). *Cuántos terrenos faltan expropiar para el tren de UPM y cuánto cuesta todo el plan.*
<https://www.elobservador.com.uy/nota/cuantos-terrenos-faltan-expropiar-para-el-tren-de-upm-y-cuanto-cuesta-todo-el-plan-2022751750>
- EL PAÍS (18 de mayo de 2019). *Entre apoyos y rechazos, avanza el acuerdo para construir la segunda planta de celulosa.*
<https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/entre-apoyos-y-rechazos-avanza-el-acuerdo-para-construir-la-segunda-planta-de-celulosa>
- EL PAÍS (3 de abril de 2024). *Gobierno destacó «competitividad» que ofrecerá el Ferrocarril Central tras ingreso del primer tren de UPM al puerto.*
<https://www.elpais.com.uy/informacion/politica/gobierno-destaco-competitividad-que-ofrecera-el-ferrocarril-central-tras-ingreso-del-primer-tren-de-upm-al-puerto>
- EN PERSPECTIVA (6 de abril de 2020). *Corte Electoral rechaza referéndum por Ferrocarril Central y gobierno ratifica continuidad de UPM 2.*
<https://enperspectiva.uy/en-perspectiva-programa/la-mesa/corte-electoral-rechaza-referendum-ferrocarril-central-gobierno-ratifica-continuidad-upm-2/>
- ESCARENA, S. (2012). El asunto de las plantas de celulosa sobre el río Uruguay. Comentario de la sentencia de la Corte Internacional de Justicia, de fecha 20 de abril del 2010. *Revista Chilena de Derecho*, 39(3), 849-860.
https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34372012000300012
- EVANS-PRITCHARD, E. E. (1997). *Los nuer*. Anagrama.
- FERNÁNDEZ, M. I. (2020). Para una afirmación etnográfica de la noción de clase social: reflexiones a partir de un estudio con trabajadores de la «economía popular» en Argentina. En H. Palermo y M. L. Capogrossi (dirs.), *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo* (pp. 197-229). CLACSO; CEIL CONICET; CONICET CIECS.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201117071349/Tratado-latinoamericano.pdf>
- FERNÁNDEZ, M. I. y PERELMAN, M. (2020). Perspectivas antropológicas sobre las formas de (ganarse la) vida. *Cuadernos de Antropología Social*, 51, 7-21.
<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/CAS/article/view/8270/7398>
- FIGUEIRO, P. (2020). «Yo gano robando». Un abordaje de los sentidos del trabajo, del dinero y de la vida a partir de las prácticas delictivas. *Cuadernos de Antropología Social*, 51, 207-228.
<http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/CAS/article/view/6932>

- FRAIMAN, R. y ROSSAL, M. (2011). *De calles, trancas y botones. Una etnografía sobre pobreza, violencia y solidaridad urbana*. BID; División Programas y Proyectos de la Subsecretaría del Ministerio del Interior.
- FREGA, A. e ISLAS, A. (2007). Identidades uruguayas: del mito de la sociedad homogénea al reconocimiento de la pluralidad. En A. Frega, *Historia del Uruguay del siglo XX (1890-2005)* (pp. 359-392). Ediciones de la Banda Oriental.
- FRY, M. (2021). Entre el desarrollo y el buen vivir. Debates más allá de la celulosa. *Estudios Sociales Contemporáneos*, 24, 207-227. <https://www.redalyc.org/journal/6459/645972176015/html/>
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (2025). *Mapa de Literatura Ferroviaria*. <https://museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/uy/#imagesMapas-1>
- GARAY, J. (2020). No más Eldorado o conocimientos que se pueden aprovechar. En F. Frasson-Quenoz, E. M. Marín-Aranguren, F. D. Trejos-Mateus, J. Garay, M. A. Rayran-Cortés, M. Martínez y P. García, *Pensar, debatir y aportar a las Relaciones Internacionales* (pp. 117-180). Universidad Externado.
- GARCÍA LINERA, Á. (2017). Una vez más sobre el llamado «extractivismo». *Nodal*. <https://www.nodal.am/2017/09/una-vez-mas-llamado-extractivismo-alvaro-garcia-linera/>
- GEERTZ, C. (1988). *La interpretación de las culturas*. Gedisa.
- GHASARIAN, C. (2008). *Por los caminos de la etnografía reflexiva. Nuevos campos, nuevas prácticas, nuevas apuestas*. Ediciones Del Sol.
- GIDDENS, A. (1995). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Amorrortu.
- GOBIERNO DE CANELONES (2025). *Estación de Trenes Las Piedras*. <https://www.imcanelones.gub.uy/disfrutamos/lugares/estacion-trenes-las-piedras>
- GODELIER, M. (1986). *La producción de Grandes hombres. Poder y dominación masculina entre los Baruya de Nueva Guinea*. Ediciones Akal.
- GODOY, S. (2025). Materialidades, museos y familias a partir del caso de las mujeres guardabarreras del ferrocarril en dos localidades de la región pampeana argentina. *Historia Regional. Dossier: Las materialidades del trabajo ferroviario: vestigios espaciales y reappropriaciones locales*, 55, 1-12. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/1070>
- GOFFMAN, E. (2006). *Estigma. La identidad deteriorada*. Amorrortu.
- GOOGLE (s. f.). Las Piedras. Recuperado el 15 de julio de 2025 de <https://n9.cl/yh9u2>.

- GROSFOGUEL, R. (2016). Del «extractivismo económico» al «extractivismo epistémico» y «extractivismo ontológico»: una forma destructiva de conocer, ser y estar en el mundo. *Tabula Rasa. Revista de Humanidades*, 24, 123-143. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6248089>
- GRUPO VÍA CENTRAL (30 de junio de 2021). *Aumentó un 56% la cantidad de empleos directos en la obra del Ferrocarril Central*. <https://grupoviacentral.com/wp-content/uploads/2021/07/Personal-30-jun-21.pdf>
- GUBER, R. (2008). Antropólogos-ciudadanos (y comprometidos) en la Argentina. Las dos caras de la «antropología social» en 1960-70. *Journal of the World Anthropology Network-Red de Antropologías del Mundo*, 3, 67-109. https://ram-wan.net/old/documents/05_e_Journal/journal-3/3-guber.pdf
- GUBER, R. (2011). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Siglo XXI.
- GUIGOU, L. N. (2009). *Comunicación, antropología y memoria. Los estilos de creencia en la Alta Modernidad*. CSIC; Udelar.
- GUIGOU, N. y ROSSAL, M. (2015). Etnografía y alteridad: de las pesquisas de Stoll a la etnografía caucásica uruguaya. En L. Masello (org.), *La traza y la tierra* (pp. 143-159). CSIC, Udelar. https://udelar.edu.uy/pmb/doc_num.php?explnum_id=1429
- HAESBAERT, R (1999). Identidades territoriais. En Z. Rosendahl, y R. L. Corrêa, *Manifestações da cultura no espaço* (pp. 169-190). EDUERJ.
- HOBSBAWM, E. (1991). *Naciones y nacionalismos desde 1780. Programa, mito y realidad*. Crítica.
- HOBSBAWM, E. (1994). *Historia del siglo xx*. Crítica.
- IBARRA VRSKA, I. P. y PENA, D. (2022). Naturaleza y otra economía: relaciones con lo no humano en economías alternativas. *Cuadernos del CLAEH. Segunda serie*, 116, pp. 55-71. <https://ojs.claeh.edu.uy/publicaciones/index.php/cclaeh/article/view/549/433>
- INETTI, S. (2021). El Proyecto Ferrocarril Central y su vinculación con la empresa UPM 2 en Uruguay (2018-2021). *Divulgatio. Perfiles académicos de posgrado*, 5(15), 78-96. <https://repositorio.cfe.edu.uy/bitstream/handle/123456789/1521/Inetti%2c%20S.%2c%20El%20proyecto.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
- INFONEGOCIOS (22 de julio de 2020). *Lo que trajo el Ferrocarril (1.300 puestos de trabajo)*. <https://infonegocios.biz/y-ademas/lo-que-trajo-el-ferrocarril-1-300-puestos-de-trabajo>
- INGOLD, T. (2012). *Ambientes para la vida. Conversaciones sobre humanidad, conocimiento y antropología*. Trilce; FHCE, Udelar.

- INGOLD, T. (2015). Conociendo desde dentro. Reconfigurando las relaciones entre la antropología y la etnografía. *Etnografías Contemporáneas*, 2(2), 218-230. <https://revistasacademicas.unsam.edu.ar/index.php/etnocontemp/article/view/410>
- LA DIARIA (7 de junio de 2019). *El proyecto del Ferrocarril Central permitirá la creación de 4.000 puestos de trabajo, según el gobierno*. <https://ladiaria.com.uy/trabajo/articulo/2019/6/el-proyecto-del-ferrocarril-central-permitira-la-creacion-de-4000-puestos-de-trabajo-segun-el-gobierno/>
- LA DIARIA (24 de febrero de 2025). *Consortio responsable del Ferrocarril Central anunció demanda millonaria contra el Estado por atraso de pagos*. <https://ladiaria.com.uy/politica/articulo/2025/2/consorcio-responsable-del-ferrocarril-central-anuncio-demanda-millonaria-contra-el-estado-por-atraso-de-pagos/>
- LATOUR, B. (2008). *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Manantial.
- LEFEBVRE, H. (1974). *La producción del espacio*. Capitán Swing Libros S. L.
- LEY N.º 11907. Ley orgánica de la Administración de las Obras Sanitarias del Estado (OSE). 19 de diciembre de 1952. D. O. n.º 13835. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/11907-1952#:~:text=Cr%C3%A9ase%2C%20como%20servicio%20descentralizado%20del,bajo%20la%20sigla%20%22O.%20S.%20E.%22>.
- LEY N.º 17556. Rendición de cuentas y balance de ejecución presupuestal. Ejercicio 2001. 18 de setiembre de 2002. D. O. n.º 26096. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/17556-2002>
- LEY N.º 18786. Ley de Participación Público Privada. 19 de julio de 2011. D. O. n.º 28290. <https://www.impo.com.uy/bases/leyes/18786-2011>
- LOPES DE SOUZA, M. J. (1995). O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. En I. Elias de Castro, R. Lobato Corrêa, P. C. Da Costa Gomes (orgs.), *Geografia: Conceitos e temas* (pp. 77-115). Bertrand Brasil.
- MALINOWSKI, B. (2001). *Los argonautas del Pacífico Occidental*. Península.
- MARÍN, C., AGUIRREZÁBAL, D., CANCELA, C. y GAZZÁN, N. (2019). *Propuesta de musealización del Sitio de Memoria «Los Vagones del Barrio Olímpico»*. Informe final (producto 4).
- MARX, K. y ENGELS, F. (1980). *Obras escogidas (tomo 1)*. Editorial Progreso. <https://www.marxists.org/espanol/m-e/oe/pdf/oe3-v1.pdf>
- MAUSS, M. (2009). Ensayo sobre los dones. Motivo y forma del cambio en las sociedades primitivas. En M. Mauss, *Sociología y antropología* (pp. 155-263). Tecnos.

- MERLINSKY, G. (2008). Nuevos repertorios de acción colectiva y conflicto ambiental. Una cronología del conflicto por la instalación de las plantas de celulosa en el río Uruguay. *Nuevo mundo, nuevos mundos*, 8. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2886717>
- MERLINSKY, G. (comp.) (2013). *Cartografías del conflicto ambiental en Argentina*. Ediciones CICCUS; CLACSO. <https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20140228033437/Cartografias.pdf>
- MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS (MEF, 2024). *Exposición de Motivos - RC 2023*. <https://www.gub.uy/ministerio-economia-finanzas/comunicacion/publicaciones/exposicion-motivos-rc-2023/9-infraestructura/93-infraestructura#:~:text=El%20proyecto%20de%20ferrocarril%20central%20implica%20la,ejecuci%C3%B3n%20por%20PPP%20y%20las%20obras%20co>
- MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA (MGAP, 2015). *Estadísticas agropecuarias DIEA. Regiones agropecuarias del Uruguay*. https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2015/noticias/NO_Q238/mgap.pdf
- MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA (MGAP, 2021). *Cartografía Nacional Forestal 2021*. <https://www.gub.uy/ministerio-ganaderia-agricultura-pesca/comunicacion/publicaciones/cartografia-nacional-forestal-2021>
- MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA (MIEM, 6 de junio de 2023). *Uruguay inauguró UPM Paso de los Toros, una planta industrial que impactará 3,4% en el PBI nacional*. <https://www.gub.uy/ministerio-industria-energia-mineria/comunicacion/noticias/uruguay-inauguro-upm-paso-toros-planta-industrial-impactara-34-pbi-nacional>
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTOB, s. f.). *Ferrocarril Central. ¿Por qué invertir en Uruguay?*
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTOB, 2019). *Ferrocarril Central. Proyecto Ferroviario de Participación Público Privada. Contrato PPP*. https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/sites/ministerio-transporte-obras-publicas/files/documentos/publicaciones/Contrato%20PPP_LPI%2035-2017%20-%20Proyecto%20Ferrocarril%20Central_compressed%20%281%29.pdf
- MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS (MTOB, 16 de abril de 2024). *Ferrocarril Central: la nueva vía ferroviaria quedó operativa*. <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/comunicacion/noticias/ferrocarril-central-nueva-via-ferroviaria-queda-operativa>

- MONTEVIDEO PORTAL (2 de mayo de 2023). *Sindicato de OSE dice que escasez de agua es «consecuencia del modelo agroexportador»*. <https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Sindicato-de-OSE-dice-que-escasez-de-agua-es-consecuencia-del-modelo-agroexportador--uc852816>
- MONTEVIDEO PORTAL (4 de junio de 2023). *Así son las locomotoras del tren que transportará la celulosa de UPM* 2. <https://www.montevideo.com.uy/Noticias/Asi-son-las-locomotoras-del-tren-que-transportara-la-celulosa-de-UPM-2-uc855912>
- MORENO, M. (2021). Cabo Polonio, Balizas y su entorno: historia de un paisaje natural y humano a proteger. En P. Gatti y G. Tabakian (eds.), *Antropologías hechas en Uruguay* (pp. 211-243). Asociación Latinoamericana de Antropología. <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/59253.pdf>
- MUSEO DEL FERROCARRIL DE MADRID (s. f.). *Reseña histórica del ferrocarril uruguayo*. <https://www.museodelferrocarril.org/literaturaferroviaria/uy/Historia/Rese%C3%B1aHistorica.pdf>
- NAROTZKY, S. (2024). *Antropología económica. Nuevas tendencias*. Melusina.
- NAROTZKY, S. y BESNIER, N. (2020). Crisis, valor y esperanza. Repensar la economía. *Cuadernos de Antropología Social*, 51, 23-48. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7507446>
- NICROSI, L. (20 de octubre de 2005). El gobierno pasará AFE al derecho privado en 2006 para asociación. *El País*. <https://www.elpais.com.uy/informacion/el-gobierno-pasara-afe-al-derecho-privado-en-2006-para-asociacion>
- OBRAS SANITARIAS DEL ESTADO (OSE, 2025a). *Historia de las aguas corrientes*. <http://www.ose.com.uy/empresa/historia>
- OBRAS SANITARIAS DEL ESTADO (OSE, 2025b). Ubicación de Plantas Potabilizadoras en Uruguay. *Portal educativo*. <http://www.ose.com.uy/portal-educativo/plantas-potabilizadoras>
- OBSERVATORIO DEL AGUA EN URUGUAY (4 de diciembre de 2018). *La insustentable levedad de UPM*. <http://www.observatoriodelaguaenuruguay.com/la-insustentable-levedad-de-upm/>
- OJO AL CLIMA (12 de octubre de 2022). *Pasteras en Uruguay: lo que queda tras el paso del «progreso»*. *Cronología de la producción de celulosa en Uruguay*. <https://ojoalclima.com/articles/pasteras-en-uruguay-lo-que-queda-tras-el-paso-del-progreso>
- OJO AL CLIMA (12 de octubre de 2022). *Pasteras en Uruguay: lo que queda tras el paso del «progreso»*. *Las pasteras*. <https://ojoalclima.com/articles/pasteras-en-uruguay-lo-que-queda-tras-el-paso-del-progreso>
- OLMEDO, C. y CEBERIO DE LEÓN, I. (2021). Zonas de sacrificio y sufrimientos invisibles. El caso de Nonogasta, Provincia La Rioja, Argentina. *Revista*

Austral de Ciencias Sociales, 40, 161-178.
<https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2021.n40-09>

PALERMO, H. (2020). Trabajar en *beta* continua. Meritocracia y masculinidades *soft* en la industria del *software* en Argentina. En H. Palermo y M. L. Capogrossi (dirs.), *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo* (pp. 1351-1379). CLACSO; CEIL CONICET; CONICET CIECS.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201117071349/Tratado-latinoamericano.pdf>

PARLAMENTO DEL URUGUAY (17 de mayo de 2023). *Diario de sesiones de la Cámara de Senadores*, 15, 638, 1-100.
<https://parlamento.gub.uy/documentosyleyes/documentos/diarios-de-sesion/6523/IMG>

PEIRANO, M. (1992). A favor da etnografía. *Anuário Antropológico*, 17(1), 197-223. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7404683>

PEIRANO, M. (2021). Etnografía no es método. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 1(44), 29-43.
<https://revistas.uniandes.edu.co/index.php/antipoda/article/view/2158/674>

PERELMAN, M. (2017). Pensando la desigualdad urbana desde el trabajo callejero. En M. Boy y M. Perelman (coords.), *Fronteras en la ciudad. (Re)producción de desigualdades y conflictos urbanos* (pp. 17-44). Teseo.

PERELMAN, M. (2020). Para una antropología amplia del trabajo desde y en Argentina. En H. Palermo y M. L. Capogrossi (dirs.), *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo* (pp. 230-263). CLACSO; CEIL CONICET; CONICET CIECS.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201117071349/Tratado-latinoamericano.pdf>

PERELMAN, M. (2021a). Antropología del (des) empleo, transformaciones sociales y formas de ganarse la vida en Buenos Aires, Argentina. Dossier Trabajos informales e inestables. *Revista Latinoamericana de Antropología del Trabajo*, (5)10, 2591-2755.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8084017>

PERELMAN, M. (2021b). Más allá de lo económico. Abordajes etnográficos sobre las formas de ganarse la vida (Argentina). En A. B. Pérez Castro, R. H. Contreras Román, J. I. Contreras Vargas (eds.), *Ganarse la vida. La reproducción social en el mundo contemporáneo* (pp. 239-261). Instituto de Investigaciones Antropológicas, Universidad Nacional Autónoma de México.
https://www.researchgate.net/publication/358924180_Mas_alla_de_lo_economico_Abordajes_etnograficos_sobre_las_formas_de_ganarse_la_vida_Argentina

- PEREYRA CERETTA, V. (2021). Visiones sobre riesgo, naturaleza y desarrollo. La producción de pasta de celulosa en Uruguay. *Revista de Ciencias Sociales*, 34(48), 93-114. <https://doi.org/10.26489/rvs.v34i48.4>
- PÉREZ ESPINOZA, M. J., ESPINOZA CARRIÓN, C. y PERALTA MOCHA, B. (2016). La responsabilidad empresarial y su enfoque ambiental: una visión sostenible a futuro. *Revista Universidad y Sociedad*, 8(3), 169-178. http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2218-36202016000300023
- PÉREZ, M. (2019). Violencia epistémica: reflexiones entre lo invisible y lo ignorable. *Revista de Estudios y Políticas de Género*, 1, 81-98. <https://revistas.untref.edu.ar/index.php/ellugar/article/view/288/267>
- PISCUAJO (21 de julio de 2012). *Paseando por Uruguay. Tren de AFE en estación Las Piedras*. YouTube. https://www.youtube.com/watch?v=HG20WZ7naIY&ab_channel=piscuaj_o
- POLANYI, K. (2016). *La gran transformación*. Virus.
- PRESIDENCIA URUGUAY (7 de noviembre de 2017). *Gobierno uruguayo y empresa finlandesa UPM firmaron contrato de inversión*. <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/noticias/gobierno-uruguayo-empresa-finlandesa-upm-firmaron-contrato-inversion>
- PRESIDENCIA URUGUAY (17 de mayo de 2019). *Conferencia de Prensa - Acuerdo con el BID*. <https://www.gub.uy/presidencia/comunicacion/audios/completos/conferencia-prensa-acuerdo-bid>
- PRESIDENCIA URUGUAY (23 de agosto de 2023). *Cómo afrontó el Gobierno el peor déficit hídrico de los últimos 74 años*. https://medios.presidencia.gub.uy/tav_portal/2023/noticias/AL_267/23082023_InformeDeficitHidrico.pdf
- QUIJANO, A. (1992). Raza, etnia y nación en Mariástegui: cuestiones abiertas. En R. Forgues, *Encuentro Internacional José Carlos Mariátegui y Europa. El otro aspecto del descubrimiento* (pp. 167-187). Amauta.
- RABINOW, P. (1992). *Reflexiones sobre un trabajo de campo en Marruecos*. Júcar Universidad.
- REYGADAS, L. (2002). Producción simbólica y producción material. Metáforas y conceptos en torno a la cultura del trabajo. *Nueva Antropología. Revista de Ciencias Sociales*, 18(60), 101-119. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1250947>
- RIBEIRO, A. (2013). Orden y desorden: salud y enfermedad social en tiempos de heroísmos fundacionales. En G. Caetano (coord.), *Historia Conceptual: voces y conceptos de la política oriental (1750-1870)* (pp. 113-133). Ediciones de la Banda Oriental.

- RIBEIRO, L. G. (2004). Tropicalismo y europeísmo. Modos de representar a Brasil y Argentina. En P. Semán, A. Grimson y G. L. Ribeiro (eds.), *La antropología brasileña contemporánea. Contribuciones para un diálogo latinoamericano* (pp. 165-195). Prometeo.
- ROSA GÓMEZ, G. S. (2025). Máquinas, memorias e imágenes: etnografía urbana, género y narrativa ferroviaria. *Historia Regional. Dossier: Las materialidades del trabajo ferroviario: vestigios espaciales y reapropiaciones locales*, 55, 1-17. <https://historiaregional.org/ojs/index.php/historiaregional/article/view/1043/1864>
- ROSTAGNOL, S. (2011). Trabajo de campo en entornos diversos. Reflexiones sobre las estrategias de conocimiento. *Gazeta de Antropología*, 27(1). https://digibug.ugr.es/bitstream/handle/10481/15685/G27_15Susana_Rostagnol.pdf?sequence=11&isAllowed=y
- SAHLINS, M. (1972). *Stone Age Economics*. Aldine Atherton.
- SAHLINS, M. (1997). *Islas de historia. La muerte del capitán Cook. Metáfora, antropología e historia*. Gedisa.
- SANTOS, C. (2010). Agua en Uruguay: lucha social y la emergencia de nuevos esquemas de politización. *Theomai*, 22, 76-85. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12417769005>
- SANTOS, C. (2020). La frontera hídrica del agronegocio en Uruguay: nuevas dinámicas de acumulación y despojo. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 13, 12-34. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7448690>
- SANTOS, C. y TAKS, J. (2 de setiembre de 2023). Relatos salvajes: la mercantilización total del agua en el área metropolitana de Montevideo. *Ambiente y Política*. EPYG_UNSAM. <https://aapepyg.com/2023/09/02/ambiente-y-politica-2/>
- SEIJAS, M. N. (2024a). *El camino de hierro. La historia del ferrocarril en el Uruguay. Tomo I. Origen y expansión*. CHR Group; Itaú.
- SEIJAS, M. N. (2024b). *El camino de hierro. La historia del ferrocarril en el Uruguay. Tomo II. Rieles y comunidad*. CHR Group; Itaú.
- SILVEIRA, L., ALONSO, J. y MARTÍNEZ, L. (2006). Efecto de las plantaciones forestales sobre el recurso agua en el Uruguay. *Agrociencia*, 10(2), 75-93. <https://agrocienciauruguay.uy/index.php/agrociencia/article/view/931/991>
- SIRIMARCO, M. (2012). El policía y el etnógrafo (sospechado): disputa sobre roles y competencias en un campo en colaboración. *Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*, 16(2), 269-290. <https://journals.openedition.org/etnografica/1500>
- SOUL, J. (2015). La Antropología del trabajo contemporánea. Una revisión histórica de la constitución de su campo disciplinar. *Revista de la Escuela de*

- Antropología*, 20, 67-84.
https://www.researchgate.net/publication/333918941_La_Antropologia_de_l_Trabajo_contemporanea_Una_revision_historica_de_la_constitucion_de_su_campo_disciplinar
- STECHEER, A. (2020). Identidades laborales en América Latina: estructuras, interacciones y narrativas. En H. Palermo y M. L. Capogrossi (dirs.), *Tratado latinoamericano de Antropología del Trabajo* (pp. 1483-1537). CLACSO; CEIL CONICET; CONICET CIECS.
<https://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20201117071349/Tratado-latinoamericano.pdf>
- STONEK FOTOGRAFÍA. BANCO DE FOTOS (2022). *Estación de ferrocarril de Las Piedras*. <https://www.stonek.com/comentN.php?outside=42996>
- STONEK FOTOGRAFÍA. BANCO DE FOTOS (2022). *Vista aérea de un cruce subterráneo de ferrocarril*. https://stonek.com/index_banco_selecN.php?tercera=LPR&grandes=si&page=1
- SUPERVIELLE, M. y QUIÑONES, M. (2000). La instalación de la flexibilidad en Uruguay. *Sociologías*, 4, 20-65.
<https://www.scielo.br/j/soc/a/KFPQnG8chpy3bb6kvPWNxcP/?format=pdf&lang=es>
- SVAMPA, M. (2013). «Consensus de los Commodities» y lenguajes de valoración en América Latina. *Nueva Sociedad*, 244, 30-46.
<https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/6451>
- SVAMPA, M. (2017). Cuatro claves para leer América Latina. *Revista Nueva Sociedad*, 268, 50-64. <https://nuso.org/articulo/cuatro-claves-para-leer-america-latina/>
- SVAMPA, M. y VIALE, E. (2014). *Maldesarrollo. La Argentina del extractivismo y el despojo*. Katz.
<https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/libros/pm.1260/pm.1260.pdf>
- TAKS, J. (2019). Transformaciones de la narrativa del cambio climático global en Uruguay. *Sociologías*, 21(51), 102-123.
<https://www.scielo.br/j/soc/a/m5QDnBGZpWH7Nfgw4xLgkvP/?lang=es&format=pdf>
- THOMPSON, J. (1981). *Critical Hermeneutics. A Study in the Thought of Paul Ricoeur and Jurgen Habermas*. Cambridge University Press.
- THOMPSON, J. (1998). *Los media y la modernidad. Una teoría de los medios de comunicación*. Paidós.
- TORRES, C. (2017). Aportes a la responsabilidad social. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 230, 393-408.
<https://www.scielo.org.mx/pdf/rmcps/v62n230/0185-1918-rmcps-62-230-00393.pdf>

UNIDAD REGULADORA DE SERVICIOS DE ENERGÍA Y AGUA (URSEA, 10 de mayo de 2023). *Comunicado salinidad del agua*. https://www.gub.uy/unidad-reguladora-servicios-energia-agua/sites/unidad-reguladora-servicios-energia-agua/files/documentos/noticias/Comunicado%20de%20Ursea%20por%20salinidad%20del%20agua_1.pdf

WRIGHT, P. (2015). «Yo tengo un don». Hermenéutica y antropología de la religión: entre la escucha y la sospecha de los símbolos. En J. M. Renold (comp.), *Religión: estudios antropológicos sobre sus problemáticas* (pp. 65-85). Biblos.