
PRESENTACIÓN DE DOSSIER

Jorge Blanco y Julio Rearte

PRESENTACIÓN: DOSSIER ESTADO, TRANSPORTE Y TERRITORIO

Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.



Revista Transporte y Territorio

ISBN XXXX

www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)

Instituto de Geografía

Facultad de Filosofía y Letras

Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

Blanco, Jorge y Julio Rearte. Presentación: Dossier Estado, Transporte y Territorio. *Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires, 2009.*
<www.rtt.filo.uba.ar/RTT00101002.pdf>



Presentación: Dossier Estado, Transporte y Territorio.

Jorge Blanco
Julio Rearte

Estado y transporte, Estado y territorio, Transporte y territorio ... aún tomados de a pares estos conceptos admiten miradas con una gran complejidad que preanuncian prácticas sociales en oposición, espacios de disputa, proyectos diversos, tensiones. ¿Cómo será entonces considerar los tres conceptos al mismo tiempo? O mejor aún, ¿cómo será considerar el conjunto de procesos sociales y políticos que envuelven estas relaciones? Si hay posibilidades de definir conceptualmente qué se entiende por cada uno de estos términos, también hay posibilidad (y necesidad) de pensarlos en sus implicancias como ámbitos de acción, de despliegue de prácticas sociales, de relaciones entre actores con recursos, capacidades y poder diferentes.

Los artículos que presentamos en la sección de temas especiales de este primer número de la Revista Transporte y Territorio abordan estas cuestiones desde diferentes perspectivas y con distintos énfasis. Este dossier está compuesto por tres trabajos. En los artículos de Ruth Felder e Isabel Raposo, la discusión tiene como motivo la política ferroviaria en Argentina. El énfasis está puesto en las políticas del Estado, en el caso de Felder, y en el territorio, considerado a escala regional, en el caso de Raposo. El artículo de Andrea Gutiérrez, por su parte, propone una perspectiva teórico-metodológica para analizar la reglamentación del transporte urbano en Buenos Aires.

El trabajo de Felder, titulado “¿Hacia dónde va el tren? Estado y ferrocarril después de las privatizaciones”, procura acceder a mejores comprensiones de los significados de las políticas implementadas en torno al modo ferroviario, ligándolas con los marcos de decisiones, objetivos y roles que el Estado Nacional propone luego de la crisis política y económica de 2001-2002. Después de repasar rápidamente la política de privatizaciones se concentra en relevar cambios y continuidades de la política ferroviaria de los años 2000. El carácter estructural de las privatizaciones queda en evidencia al constituir el marco de referencia permanente con el que dialogan las nuevas iniciativas. Por otro lado, la autora señala la articulación entre la política sectorial y políticas más generales, dando cuenta de la inserción del transporte como un todo en la dinámica política. Una cuestión especialmente interesante es la opinión de la autora sobre los modos de gestión y la apropiación privada o social de los beneficios: “la prioridad que adquiere la rentabilidad por sobre otros objetivos sociales que estaban presentes en la etapa de gestión estatal (v.g. accesibilidad, universalidad, integración territorial, etc.) somete a los usuarios a la disciplina del mercado y excluye a quienes no tienen los recursos para acceder a los servicios”.

El trabajo de Raposo “Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario”, hace foco en las distintas formas de implementación de las políticas públicas para el sector ferroviario desde la perspectiva de un territorio determinado. El propósito es indagar acerca de la coherencia entre las propuestas políticas y su ejecución. Para ello la autora reconstruye sintéticamente la historia de los ferrocarriles y analiza las políticas recientes desde el punto de vista del territorio nacional y territorial subnacional. Raposo se detiene especialmente en dos grandes proyectos de transporte programados para la Región: el tren de alta velocidad Buenos Aires- Rosario – Córdoba y el Plan Circunvalar Rosario. Estos proyectos pueden ser tomados a modo de ejemplos de dos cuestiones centrales en la relación transporte – estado y territorio. En primer lugar, la cuestión de la institucionalidad en la planificación del transporte: ¿quiénes son los actores involucrados en el proceso? ¿qué capacidades y atribuciones se ponen en



juego? ¿qué intereses representan? ¿dónde se gestan y se definen los proyectos? En segundo lugar, el carácter multiescalar de estos proyectos, que involucra un conjunto de intervenciones sobre el territorio, a distintas escalas. ¿Cómo ha sido considerada la circulación entre puntos extremos o nodos significativos en relación con los trayectos intermedios? ¿Se han previsto las articulaciones de la circulación local en vinculación con las escalas más amplias de circulación? ¿Qué efectos se prevén? ¿Están planteados desde una mirada lineal y mecánica o implican una dialéctica en el territorio que no se agota en la obra de infraestructura sino que involucra un conjunto de políticas estatales nacionales, provinciales y municipales que dialogan con la obra?

La fuerte identificación de la política de transporte con la política ferroviaria, explícita en la propuesta temática de los dos primeros trabajos, no es casual. “La historia del ferrocarril en la Argentina ha sido escrita al ritmo de la historia del estado” nos dice Ruth Felder en su trabajo. “El ferrocarril como medio de transporte ocupa un lugar importante en toda interpretación que se intente hacer del territorio, y de la configuración de la estructura nacional en distintas etapas de la historia argentina” afirma Raposo. La asociación emblemática entre construcción del estado y construcción del sistema ferroviario (que podemos traducir como construcción material del territorio) no remite sólo a la segunda mitad del siglo XIX, sino que continúa estando presente. Quizás con mayor intensidad que en cualquier otro modo de transporte, queda en evidencia el comando político que se requiere para desplegar una política ferroviaria. A esto puede sumarse la fuerte carga simbólica del ferrocarril, asociado a sucesivas y contradictorias imágenes de progreso, decadencia, abandono y esperanza, manifiestas tanto en las antiguas fotografías que documentan cómo era recibida la llegada del tren a una localidad como en la pasión con la que se vive cualquier discusión sobre el tema ferroviario y en los numerosos movimientos sociales articulados en torno a esta problemática.

El artículo de Andrea Gutiérrez que presentamos en este número de la Revista Transporte y Territorio se titula “La reglamentación del transporte urbano: los ciclos y su dimensión escalar”. Tomando como caso el transporte automotor de pasajeros en Buenos Aires, la propuesta excede notablemente este recorte, para aportar conceptos y métodos muy estimulantes para pensar las políticas de transporte, en relación con lo económico, con lo político-institucional y con lo socioespacial. La aplicación de la idea de ciclos al transporte urbano y a la ciudad (vinculándolos con la dinámica cíclica del capitalismo); la incorporación de la dimensión temporal y escalar en el análisis de la reglamentación; el acento en las continuidades y rupturas, en las duraciones diferenciales y en los ritmos de cambio; los ajustes y desajustes (estabilidad y dinámica) de la reglamentación analizadas en el largo, mediano y corto plazo; la articulación del macro, meso y microanálisis, son algunas de las propuestas metodológicas puestas en práctica en el artículo. Estos lineamientos no sólo se utilizan para analizar, sino que también son aplicados como una herramienta propositiva, de una manera muy estimulante y sugerente.

En estos tres artículos, las autoras recuperan, como método, el trazado de una trayectoria histórica para situar las políticas actuales en una sucesión de cambios y permanencias, de contextos y de ciclos. Las tres autoras coinciden también en la idea de que la evolución del sistema de transporte no se puede predecir sólo a partir de una mayor intervención estatal. Manifiestan explícitamente la preocupación por cómo es esa intervención (Felder), por las competencias y capacidades del nuevo estado pos reforma (Gutiérrez) y por cómo los aciertos y debilidades de la política estatal se manifiestan en contextos geográficos concretos (Raposo).

El concepto de integración está presente en estos artículos como horizonte y también como forma de mirar los procesos de transporte. La integración del territorio a través de los inicios del ferrocarril y la desintegración de la década de 1990, la necesidad de una nueva institucionalidad integradora y la desintegración como marginación y aislamiento de



poblaciones, la integración de las dinámicas cíclicas del capitalismo con las dinámicas políticas e institucionales de las reglamentaciones y la desintegración entre las nuevas necesidades de movilidad y las posibilidades de satisfacerlas.

La integración se presenta entonces como una forma de producir conocimientos sobre el Transporte, el Estado y el Territorio y estos, aparentemente separados y autónomos, se integran en los enfoques y propuestas que presentan los textos. Sin embargo las relaciones entre integración y desintegración que cruzan los trabajos no constituyen dicotomías cerradas o de resultados previsible sino que ponen en juego los conflictos como tendencias en juego cuyos resultados permanecen abiertos.

La fragmentación, marginación y segregación de sociedades y territorios motivan la búsqueda de una integración no como una homogeneidad sin conflictos sino como una articulación de objetivos y métodos.

La integración, como horizonte, aparece como una idea poco definida, vacía...Sin embargo desde nuestra realidad social esa integración se significa a través de las crecientes demandas sociales que nos acompañan y con más evidencia en los últimos treinta años.

Algunos temas que pueden dar continuidad a las perspectivas que se han propuesto en estos trabajos pueden ser los siguientes:

- Los desplazamientos entre los objetivos y los resultados de las políticas de desregulación y privatización en el transporte de pasajeros sugieren una mayor atención a las relaciones entre la creciente integración-concentración económica que se manifiesta entre los operadores del transporte público y la reconstrucción de las competencias y funciones del Estado relativas a la planificación, la regulación y el control
- La exploración de nuevas formas de abordaje de la infraestructura como objeto de análisis geográfico, inserta en una perspectiva teórica sobre el territorio, que recupere la complejidad de los procesos territoriales, las estrategias de los actores con sus juegos de oposición y cooperación, las relaciones entre tecnologías-normas y sociedad, y la simultaneidad de las políticas públicas dirigidas al territorio.
- Las posibilidades de recuperación de una infraestructura y el abaratamiento de los costos de transporte pueden integrarse en un proyecto más amplio que incluya, desde la perspectiva del crecimiento económico en un recorte territorial, la inclusión de múltiples emprendimientos privados y la viabilización de políticas públicas.
- La exploración de las potencialidades de la norma de la Constitución Nacional que da lugar a la creación, de parte de las Provincias y de la Ciudad de Buenos Aires, de Regiones Económicas. Puede ser interesante recuperar las experiencias de los emprendimientos asociativos que se han puesto en marcha abriendo la investigación hacia los posibles obstáculos y hacia las oportunidades que desde este ámbito presenten las relaciones entre Estado, Transporte y Territorio.
- Las reconfiguraciones territoriales asociadas con los cambios en el sistema de transporte, vinculadas tanto con las innovaciones técnicas como con las innovaciones regulatorias. Estas reconfiguraciones en distintas escalas son selectivas, diferenciadores y fragmentadoras de los territorios, que se reconstituyen bajo nuevas modalidades de funcionamiento.
- La producción de una urbanización dispersa, que involucra a diferentes sectores sociales, en diferentes configuraciones de los espacios suburbanos, sugieren una desintegración urbana. Sin embargo la desintegración de los grupos de menores recursos es distinta de la experimentada por los sectores más favorecidos. ¿Cómo formular propuestas que integren ambas realidades? ¿Cómo definir caminos a través de las opciones técnicas, institucionales, regulatorias y de planificación urbana? ¿Las espacialidades de estas urbanizaciones difusas continuará produciéndose y los servicios irán tras ella?



- La recuperación de las dimensiones históricas en los caminos de la comprensión de los procesos actuales nos muestra los escasos trabajos existentes acerca del desarrollo histórico de “estado, transporte y territorio” en ámbitos determinados como podrían ser las diferentes regiones metropolitanas y en los distintos períodos históricos. De allí la importancia de retomar esta trilogía en distintas situaciones contextuales histórico-geográficas, articuladas con macro y micro periodizaciones (escalas temporales) y macro y micro regionalizaciones (escalas espaciales).

Confiamos que los trabajos presentados en este primer número de la Revista Transporte y Territorio tengan un doble efecto. Por un lado, se incorporen a las líneas de discusión con eje en el transporte, el estado y el territorio en sus múltiples articulaciones; por otro lado, se constituyan en aportes instigadores, que nos ayuden a reflexionar sobre la temática desde nuevos puntos de vista, abriendo nuevas posibilidades de futuro.