
ARTÍCULO

Jorge Blanco

NOTAS SOBRE LA RELACIÓN TRANSPORTE-TERRITORIO: IMPLICANCIAS PARA LA PLANIFICACIÓN Y UNA PROPUESTA DE AGENDA

Revista Transporte y Territorio N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
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. Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. *Revista Transporte y Territorio*, N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010. pp. 172-190. <www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf>

Recibido: 25 de septiembre de 2010
Aceptado: 3 de noviembre de 2010



Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda.

[Jorge Blanco](#)¹

RESUMEN

En el artículo se revisan las relaciones entre transporte y territorio y se propone una perspectiva propia. Subyace el presupuesto que las particularidades con las que se enfoca esta relación tienen importantes consecuencias para el planteo de la planificación del transporte y de las políticas territoriales. El territorio es visto como una construcción social e histórica, que articula procesos y actores en diferentes escalas en una combinación de materialidad, acciones y representaciones. En este marco se presenta la discusión sobre el carácter estructurante del transporte para analizar críticamente la noción de impacto y derivar en las implicancias sobre la planificación. A la tradicional visión mecanicista, en la que el transporte genera de manera previsible, lineal y automática efectos sobre el territorio, se le opone una visión en la que cobran relieve la historia territorial, las estrategias de los actores y sus proyectos, las iniciativas integradas, las regulaciones y la coordinación. Si la primera visión deja en manos del mercado los efectos sobre el territorio, la segunda aboga por la construcción de políticas articuladas, identifica destinatarios y abre espacios de discusión. En el último apartado se propone una agenda de investigación para la práctica, señalando algunos campos relevantes y preguntas orientadoras, en diversas escalas territoriales.

ABSTRACT

This article aims to look through the relationships between transportation and territory as well as proposing a perspective of its own. What underlies this idea is the assumption that the particularities which these relationships are focused in have remarkable consequences to set out the planning of transport and territorial policies. The territory is seen as a social and historical construction, which articulates processes and actors on different scales within a combination of materiality, actions, and representations. In this framework, it introduces the discussion over the structuring role of transport in order to analyze the notion of impact leading to the implications on transport planning. To the traditional-mechanistic vision, in which transport generates a predictable, lineal and automatic effects over territory, it is opposed a new vision, where other aspects are highlighted, such as the history of the territory, the strategies of the actors and their projects, integrated initiatives, regulations and coordination. If the first vision leaves the effects on the territory in hands of the market, the second, advocates creating linked policies, identifies recipients, and opens a space for discussion. The last section offers a research agenda to be put into practice, showing some important fields and guiding questions on diverse territorial scales.

Palabras Claves: Transporte; Territorio; Impacto; Planificación; Políticas territoriales.

Palavras-chave: Transporte; Território; Impacto; Planejamento; Políticas territoriais.

Keywords: Transport; Territory; Impact; Planning; Territorial policy.

1. INTRODUCCIÓN

Uno de los aportes más significativos que desde la geografía se ha realizado al campo de los estudios de transporte es el interés primordial en el territorio. En efecto, a diferencia de otras disciplinas convergentes en esta temática, como la economía, las ingenierías, la sociología o la arquitectura, la geografía pone énfasis en situar el transporte en el marco más amplio del proceso de construcción social del territorio.

El objetivo de este artículo es construir una perspectiva de aproximación a la relación transporte y territorio. El abordaje de esta relación se encuadra, necesariamente, en la concepción de ambos términos. Se trata de conceptos de diferentes niveles, ya que el transporte representa uno de los componentes del territorio, siendo éste el concepto más

¹ Geógrafo. Magister en Políticas Ambientales y Territoriales. Instituto de Geografía – Universidad de Buenos Aires, Argentina. jblanco@filo.uba.ar



abarcativo. Entendemos que de las particularidades de estas concepciones se derivan consecuencias significativas para la planificación del transporte y para el despliegue de un temario de investigación y prácticas renovado y relevante, cuestiones éstas planteadas como objetivos complementarios del trabajo.

Nos parece que es preciso, en consecuencia, situar en primer lugar en qué perspectiva del territorio se analiza el papel del transporte y su interacción con el resto de los componentes y procesos del territorio. Los siguientes tres apartados proponen discutir la idea del carácter estructurador del transporte, la reflexión sobre las consecuencias para la planificación que se derivan de estos planteos y el punteo de una agenda de temas que podrían aportar a construir una mirada más compleja sobre las relaciones entre transporte y territorio. Aspiramos a que el artículo abra opciones de trabajo a futuro sobre la temática con una impronta específica sobre las prácticas y las acciones de los actores vinculados con la planificación del transporte.

2. APUNTES PARA UNA DEFINICIÓN RELACIONAL DEL TERRITORIO Y DEL TRANSPORTE

2.1. Sobre el territorio

2.1.1. *Instancia de la totalidad social*

En un artículo que se propone sintetizar las concepciones de espacio geográfico, Hiernaux y Lindón (1993) identifican tres líneas principales. En primer lugar, se encuentran las perspectivas asociadas con lo que denominan “espacio continente”, que abarcan tanto las concepciones regionales como las formalizaciones geométricas de los geógrafos neopositivistas. Se trata de recortes espaciales basados en las características de homogeneidad o polarización, en el caso del abordaje regional, que contienen un conjunto de procesos físicos y humanos, supuestamente restringidos al ámbito delimitado. En el caso del espacio geométrico, es considerado una planicie homogénea, ahistórica, sobre la que se despliegan modelos económicos o tomados de la física. Es notable la ausencia de actores sociales en esta visión, en la que se habla de “procesos espaciales” autonomizando al espacio de otras instancias de la sociedad (Coraggio, 1974).

En segundo lugar, hay perspectivas que sitúan claramente al espacio en relación con los procesos sociales, pero enfatizando una relación de tipo reflejo. El espacio reflejaría, de manera pasiva y con una respuesta relativamente automática, los cambios producidos por la dinámica social, por lo que “cualquier explicación de la organización espacial (...) tenía que ser buscada en lo que permanecía primariamente como a-espacial” (Gregory y Urry, 1985:2). A pesar de los avances significativos que implica reconocer al espacio como una construcción social, “el espacio queda subordinado a las otras instancias que operan en el funcionamiento de la economía y de la sociedad en general” (Hiernaux y Lindón, 1993:100), estando presente la idea de una causalidad directa y no la de una relación dialéctica.

En tercer lugar, diversos autores coinciden en la consideración del espacio geográfico como una *instancia de la totalidad social*. Esto presupone la consideración del espacio como una dimensión activa de la sociedad, con una historia, tendencias y procesos en desarrollo que se entrelazan con acciones y prácticas de los actores sociales. Ejemplos de esta perspectiva son las propuestas de Milton Santos o la formulada por Edward Soja, en sus trabajos de las décadas de 1980 y 1990. En el caso de Santos, considera al espacio como “formado por un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acción, no considerados aisladamente, sino como el marco unificado en el cual se desarrolla la historia. (...) El espacio es hoy un sistema de objetos cada vez más artificiales, poblado por sistemas de acción igualmente imbuidos de artificialidad, y cada vez más



tendientes a fines extraños al lugar y a sus habitantes. Los objetos no tienen realidad filosófica, esto es, no nos permiten el conocimiento, si los vemos separados de los sistemas de acción. Los sistemas de acción tampoco se dan sin los sistemas de objetos. Sistemas de objetos y sistemas de acciones interactúan. De un lado, los sistemas de objetos condicionan la forma como se dan las acciones y, de otro lado, los sistemas de acción llevan a la creación de objetos nuevos o se realizan sobre objetos preexistentes. Es así que el espacio encuentra su dinámica y se transforma" (Santos, 1996:51-52).

Soja establece un diálogo entre espacio, sociedad y tiempo histórico. Afirma que "el espacio socialmente producido es una estructura creada, comparable a otras construcciones sociales resultantes de la transformación de determinadas condiciones inherentes al estar vivo, exactamente de la misma manera que la historia humana representa una transformación social del tiempo" (Soja, 1993:35) y que "cada una de esas dimensiones existenciales abstractas cobra vida como un constructo social que moldea la realidad empírica y es simultáneamente moldeado por ella. Así, el orden espacial de la existencia humana proviene de la producción (social) del espacio, de la construcción de geografías humanas que reflejan y configuran el ser en el mundo" (Soja, 1993:101-102).

Una de las implicancias fundamentales de esta perspectiva es que el espacio deja de ser un simple receptor o un espejo pasivo de los procesos sociales, para ser visto como una instancia compleja que puede traducirse en pares de opuestos: condición-resultado y subordinado-subordinante. Es necesario advertir que no se trata de un renovado determinismo geográfico, al estilo del vigente en las últimas décadas del siglo XIX pero sobre bases diferentes. Por el contrario, "es una invitación a pensar en las condiciones en que los procesos sociales se territorializan, en la fijación y acumulación en el territorio de las decisiones sociales de diferentes momentos y en el territorio como un medio a través del cual las relaciones sociales son producidas y reproducidas" (Blanco, 2007).

En esta tercera línea es que situamos nuestra propuesta, profundizada a través de la incorporación de un *enfoque relacional*. La perspectiva basada en un enfoque relacional ha sido desarrollada, entre otros, por Doreen Massey y Ash Amin. Massey (1985) conceptualiza al espacio a través de tres proposiciones. Según la primera, el espacio se constituye a través de interacciones que toman un carácter constitutivo y no una mera cualidad. Según la segunda proposición, coexisten en el espacio diversas trayectorias, es la esfera de la multiplicidad y de la diversidad. Según la tercera, el espacio está en proceso constante de formación, ya que es producto de las relaciones implícitas en las prácticas materiales y simbólicas.

Por su parte, Ash Amin, nos dice que los territorios "son redefinidos como nodos que agrupan flujos y que yuxtaponen diversidad, como lugares de redes relacionales que se superponen -pero no necesariamente conectadas localmente-, como entidades perforadas con conexiones que se extienden muy lejos en el tiempo y en el espacio y, en consecuencia, como formaciones espaciales de una composición, carácter y alcance en constante transformación" (Amin, 2008:335). Es decir, nos alerta sobre la multiplicidad de articulaciones y tensiones que constituyen los lugares, producto de relaciones simultáneas en diferentes contextos (Massey, 2000; Blanco, 2009).

2.1.2. Materialidad y acciones en la construcción del territorio

De acuerdo con lo que hemos anticipado, consideramos que las perspectivas teóricas para pensar el espacio se materializan en el análisis de los territorios, considerados como una construcción social, histórica y compleja, es decir, situado claramente en un plano empírico. En su uso más frecuente, el concepto de *territorio* lleva implícitas las nociones de apropiación, ejercicio del dominio y control de una porción de la superficie terrestre. Estas



nociones han estado en las formulaciones más antiguas del concepto, en la que se acentuaba el carácter político del territorio (Escolar, 1993; Moraes, 2005).

Pero existen otras dimensiones del concepto del territorio, que incorporan las ideas de pertenencia y de proyectos que una sociedad desarrolla en un espacio dado. Por ejemplo, en su diccionario de términos geográficos, Brunet, Ferras y Théry (1993:480) sostienen que "la noción de territorio es a la vez jurídica, social, cultural, y también afectiva. El territorio implica siempre una apropiación del espacio. El territorio no se reduce a una entidad jurídica (algunas de entre ellas nunca dan lugar a un sentimiento de identidad colectiva), y tampoco puede ser asimilado a una serie de espacios vividos, sin existencia política o administrativa reconocida (...). El territorio tiende a la proyección sobre un espacio dado de las estructuras específicas de un grupo humano, que incluyen el modo de división y de gestión del espacio, el ordenamiento de ese espacio." Los autores recuperan, de esta manera, la intención de apropiación con un sentido más amplio que el de la dimensión política.

Claude Raffestin también formula esta idea de proyección de estructuras sociales sobre un espacio, agregando que el territorio es el resultado de una acción conducida por un actor que se apropia concreta o abstractamente de un espacio. De allí que afirme que "el territorio se forma a partir del espacio" (Raffestin, 1993:143-144).

Siguiendo la línea de estos autores, entendemos el territorio como un espacio apropiado y transformado por la sociedad en el proceso de su devenir histórico. La apropiación implica el control y el dominio, el ejercicio del poder, el despliegue de las prácticas sociales sobre un cierto recorte de la superficie terrestre. En palabras de Moraes "el territorio es una materialidad terrestre que abarca el patrimonio natural de un país, sus estructuras de producción y los espacios de reproducción de la sociedad (lato sensu). Es en él donde se localizan las fuentes y las reservas de recursos naturales disponibles para una sociedad dada y también los recursos ambientales existentes. Es en él donde se acumulan las formas espaciales creadas por la sociedad a lo largo del tiempo (espacio producido). Tales formas se agregan al suelo donde fueron construidas, volviéndose estructuras territoriales, condiciones de producción y reproducción en cada coyuntura considerada" (Moraes, 2005:43).

La apropiación y transformación del territorio se despliegan en el marco de una dialéctica material y simbólica, que construye el territorio y da sentido y significado a las acciones y prácticas de transformación material de la superficie terrestre y de uso de ese territorio. Los procesos de producción y de reproducción social y la intervención de los actores son algunos de los marcos amplios que dan origen a esas acciones y prácticas, producto de las cuales el territorio es construido y reconstruido (Blanco, 2007).

La *materialidad* remite tanto a las condiciones naturales transformadas históricamente por la acción humana como al conjunto de formas construidas fijadas en el territorio. La transformación de la naturaleza da origen a la segunda naturaleza o naturaleza socialmente producida, e implica cambios en los ecosistemas introducidos históricamente a partir de la expansión de las actividades productivas (Soja, 1985). En cuanto a las formas construidas, se trata de todos aquellos agregados durables, producto del trabajo humano, con distintos grados de fijación en el territorio. En este sentido, todo el equipamiento de infraestructuras es parte de esta materialidad agregada al territorio, pero también lo son las ciudades, sus edificios y parques, las centrales hidroeléctricas, los equipamientos turísticos, etcétera. Las formas construidas perviven a través del tiempo como rugosidades, es decir, como segunda naturaleza, y están sujetas a procesos de refuncionalización, renovación y destrucción (Santos, 1996).

En cuanto a los *actores sociales*, se trata de todos aquellos colectivos con capacidad de construcción de la realidad social y del territorio, que toman sus decisiones en ciertos



marcos estructurales de distribución de posiciones relativas, recursos y poderes. Estos marcos estructurales son, a su vez producidos y reproducidos por las prácticas de los actores sociales, situadas en el tiempo y en el espacio. Individuos, empresas, organizaciones, instituciones de todo tipo y los diversos actores estatales son algunos de los ejemplos de actores sociales que toman decisiones en el proceso de construcción y reconstrucción del territorio.

Decíamos que la dialéctica de apropiación y transformación del territorio es material, pero también *simbólica*. En tanto simbólica, está mediada por las subjetividades de los actores sociales. Las formas materiales representan una cierta traducción de esa subjetividad, al tiempo que se vuelvan ellas mismas portadoras de significados. Los discursos sobre el territorio son constitutivos de las decisiones que se toman sobre el mismo.

Finalmente, una parte significativa de las acciones y prácticas sociales se traducen en formas de regulación del territorio, normas con mayor o menor grado de formalización, que pueden tanto estar condensadas en cuerpos normativos sancionados desde el Estado como puestas en valor por las prácticas de grandes empresas con capacidad para normar aspectos parciales de la dinámica territorial (Blanco, 2007). En este sentido coincidimos con Keeling cuando destaca que “estas concepciones sobre la espacialidad de las interacciones humanas pueden ayudar a influir sobre las políticas públicas y echar luz sobre nuevas formas de entender el rol del transporte a escala local, nacional y global” (Keeling, 2007:218).

2.2. Sobre el transporte en relación con el territorio

¿Cómo se articula el transporte con esta perspectiva sobre el espacio y el territorio que acabamos de presentar? Las aproximaciones para definir qué se entiende por transporte son múltiples y ponen énfasis en diferentes aspectos. Definiciones más amplias o restringidas, incorporando diferentes dimensiones de la vida social o limitándose a algunas de ellas, más o menos vinculadas con el territorio, acentuando sus componentes económicos, tienen, sin embargo, algunos aspectos comunes.

En primer lugar, se destaca la necesidad de la realización de un movimiento, de un desplazamiento, tanto de bienes como de personas, lo que inmediatamente remite a identificar procesos sociales más generales en los cuales cobran sentido estas necesidades. Proponemos encuadrar estas necesidades en los procesos de producción y de reproducción social (Vasconcellos, 1996). Los procesos de producción remiten a todas aquellas acciones dirigidas a la generación del conjunto de bienes y servicios destinados a satisfacer las necesidades sociales. Involucran, en consecuencia, los movimientos de materias primas y bienes con diferentes grados de elaboración y los desplazamientos regulares de los trabajadores que garantizan el desarrollo de los diferentes procesos productivos. La categoría de fluidez, presentada por Milton Santos (1996), es de especial importancia, en este sentido. Santos sostiene que la fluidez es una categoría socio-técnica ya que junto con las innovaciones técnicas están operando nuevas normas de acción, como la desregulación; y agrega que la búsqueda de fluidez puede ser responsable de cambios brutales en el territorio.

En cuanto a la reproducción social, está relacionada con la satisfacción de las necesidades, diferenciadas temporal-espacialmente y según diferentes grupos sociales. Implica movimientos con diferentes motivos: educación, atención de la salud, compras, trámites, visitas sociales, recreación, etcétera. El conjunto de necesidades sociales está enmarcado en las geografías de la vida cotidiana y reconstruye universos particulares, con componentes objetivos y subjetivos, que vinculan necesidades, deseos y posibilidades. Coincidimos con Lévy (2001) en que la movilidad es una relación social, una práctica social



que remite al uso del territorio y las prácticas de movilidad se insertan en los procesos de producción y de reproducción social.

En segundo lugar, los movimientos requieren de la identificación de actores y de componentes materiales necesarios para su realización (infraestructuras, vehículos, senderos), organizados en redes. Entendemos a las redes como elementos constitutivos del territorio caracterizados por la presencia articulada de una arquitectura formal y una organización social (Santos, 1996). “La primera hace referencia, básicamente, a los componentes materiales; la segunda pone de relieve que las características que adoptan esos componentes materiales no son inteligibles sin desvendar quiénes son los actores que conforman y comandan esa red.” (Blanco, 2009). Situamos, en consecuencia, a las redes de transporte como redes técnicas que pueden analizarse en tanto “conjunto de objetos en red, es decir, concebidos como articulados con otros objetos y solo aprehensibles cuando son vistos en esa articulación en una cadena de actores y tecnología” (Blanco, 2009).

Las redes, remiten inexorablemente a los actores sociales: son al mismo tiempo concreciones y portadores de proyectos. En términos de concreciones, porque las redes condensan iniciativas, proyectos y políticas de los actores, fijando materialidad en el territorio (Raffestin, 1993). En términos de su capacidad de ser portadoras de nuevos proyectos, porque habilitan la concreción de nuevas formas de producción y reproducción social a partir de la existencia de esas redes, tal como señalamos al aproximarnos al territorio como una instancia de la totalidad social.

De la misma manera pueden entenderse como formas-contenidos y como rugosidades (Santos 1996). Como formas-contenidos, son constructos fijados al territorio que condensan intencionalidades y proyectos de los actores sociales. Como rugosidades, se añaden a las cualidades del territorio, pasando a formar parte de la segunda naturaleza (Soja, 1985) condición y producto de los recurrentes procesos de producción y reproducción social. Se reconoce, de este modo, la dimensión histórica acumulativa y conflictiva, “en el sentido de que todas las redes de transporte existentes han sido heredadas del pasado reciente o remoto, y no poco frecuentemente fueron diseñadas para servir propósitos bastante diferentes de los que hoy esperamos que satisfagan” (Hoyle y Smith, 1992:11).

Hay una dimensión adicional de las redes y es la que deriva de la construcción práctica que realizan los actores en función de sus necesidades de movilidad (Dupuy, 1987). Para satisfacer estas necesidades, los actores sociales despliegan estrategias individuales o colectivas, más o menos formalizadas, que articulan medios técnicos disponibles, redes de servicios, presupuestos temporales y económicos, secuencias de encadenamientos de actividades. Desde esta posición encuadramos tanto a los viajes más formalizados (en medios públicos o privados, sujetos a regulación específica y control, registrables en las estadísticas de transporte) como todos aquellos otros desplazamientos que pueden llegar a implicar larguísimas caminatas, tracción animal o la construcción personal de senderos articulando fragmentos de redes distintas.

En tercer lugar, aunque no aparezca explícitamente en todas las definiciones de transporte, la organización de los diferentes componentes materiales lleva implícita la necesidad de regulación, gestión y operación de los sistemas de transporte. En general se ha tendido a ver la regulación de las actividades de prestación de servicios de transporte y de la construcción de la infraestructura, atendiendo poco a que esta regulación es parte de las regulaciones territoriales más amplias. Es habitual, en consecuencia, que se analice la política de transporte como una política relativamente autónoma, desconociendo el ámbito más amplio de las políticas territoriales en que se inscribe, de manera implícita o explícita.

Todos estos aspectos están en relación directa con el territorio: la producción cuenta con lugares precisos de localización, las necesidades se generan y se satisfacen en



localizaciones diferenciadas, hasta los propios viajes imaginados y no realizados están situados en el territorio, entre lugares más o menos fácilmente articulables en función de la configuración territorial de las redes, de los medios disponibles y de la posibilidad de acceso a ellos y de las propias representaciones del territorio.

De lo dicho se desprende que el transporte puede ser interpretado de similar manera como hemos hecho con el territorio, en tanto productor-producto y como condición-resultado. Esto implica situar cada intervención en transporte (de cualquier tipo) en el proceso histórico-territorial. Cada una de estas intervenciones puede ser considerada como una nueva rugosidad que se incorpora al territorio, en diálogo con el conjunto de objetos fijados al territorio y con el conjunto de procesos en curso. Del mismo modo puede pensarse que las intervenciones bajo la forma de regulación se agregan a la densidad normativa propia del territorio. Cuando señalamos que entran en diálogo, queremos destacar la no indiferencia, aclarando que esa incorporación puede ser más o menos armónica, conflictiva, vehículo de articulaciones y tensiones (Blanco, 2009).

Dos características de las formas materiales nos interesan particularmente en el caso de aquellas destinadas a la circulación. Por un lado, el elevado nivel de fijación que tienen. Dado que se trata de inversiones de gran porte, de grandes masas de capital, están sujetas a procesos lentos de depreciación lo que les confiere una permanencia prolongada (de Rus, Campos y Nombela, 2003). Por otro lado, se constituyen en un dato del territorio, con capacidad para condicionar decisiones de los actores sociales, en el sentido de ser resultado y pasibles de articulación con proyectos de esos actores. El carácter de resultado puede ser más evidente, en tanto que son decisiones de los actores las que dan forma y concretan estos proyectos. Se trata de actores perfectamente identificables como tales, con capacidad para planear y desarrollar estos objetos técnicos. El carácter de condición aparece más difuminado, porque es la variedad de actores sociales la que puede interactuar con esos objetos técnicos, tanto en el desarrollo de procesos de producción (decisiones locacionales, por ejemplo), como en las prácticas vinculadas con la reproducción social.

Las acciones y prácticas en materia de transporte tienen duraciones diferenciales y una temporalidad diferencial. En el primer caso, se trata de las múltiples escalas temporales involucradas en, por ejemplo, la concreción de una obra de infraestructura y su pervivencia en el tiempo o en la implementación de una normativa. En el segundo caso, la temporalidad expresa distinciones en el tiempo social, velocidades múltiples de los procesos y de los actores a ellos vinculados, a veces potenciadas, a veces retenidas, a veces inmovilizadas. La relación con el territorio se enmarca en estas yuxtaposiciones de tiempos y, en estos tiempos superpuestos, el transporte es resignificado como forma-contenido refuncionalizada.

Finalmente, el transporte implica un atributo y un proceso territorial con escalas espaciales diferenciales. Movilidades diversas y heterogéneas pueden articularse en torno a un sistema de circulación, atendiendo a niveles espaciales que van desde lo local a lo global.

3. LA DISCUSIÓN EN TORNO A LOS EFECTOS ESTRUCTURANTES DEL TRANSPORTE

La discusión sobre el carácter estructurante del transporte en relación con el territorio es un campo apropiado para poner en juego las diferentes perspectivas sobre uno y otro que hemos desarrollado precedentemente. Los llamados efectos estructurantes “designan el conjunto de las consecuencias desencadenadas por una infraestructura o un servicio de transporte sobre el espacio geográfico, en materia de localización de la población, de las actividades y del desarrollo local y regional” (Bavoux, 2005:206).



En la mayoría de los análisis referidos a la implantación de una nueva infraestructura, la puesta en funcionamiento de una nueva red o en la incorporación de mejoras técnicas en los diferentes componentes del sistema de transporte, se suele suponer el desencadenamiento de una serie de efectos positivos, tanto desde el punto de vista social como económico. Miralles-Guasch (2002:13) sostiene que “desde el siglo XIX, el paradigma de la causalidad ha acompañado a casi todos los análisis que pretendían estudiar las infraestructuras de transporte como un elemento insertado en un territorio concreto”. Así es muy común escuchar que la pavimentación de tal o cual ruta, la construcción de un puente, la inauguración de un servicio más rápido, por ejemplo, traerán aparejados el desarrollo económico y cambios sociales significativos.

Lo que predomina en estas previsiones son ciertas visiones del territorio asociadas con la perspectiva neopositivista o con la idea según la cual el territorio es un reflejo de los cambios en la sociedad. En la perspectiva neopositivista, se destacan las previsiones basadas en la reorganización de la racionalidad económica impuesta por las nuevas condiciones de circulación: disminuye la fricción de la distancia, varía la accesibilidad de los lugares, cambian los factores locacionales y los costos de transporte y se generan nuevas condiciones de producción. Sobre un espacio geométrico se red despliegan los modelos de la organización territorial. Son numerosos los trabajos que asocian linealmente la inversión en infraestructura con el desarrollo económico. En la mayoría de ellos, se descuidan la historia territorial, los procesos y tendencias en marcha, las iniciativas de los actores sociales.

En la perspectiva del territorio como reflejo, éste respondería de manera mecánica, adaptándose a las condiciones impuestas por la modificación de la fluidez. Se supone linealidad entre los cambios socioeconómicos y los cambios territoriales, reconociendo la historia social pero considerando al territorio como pasivo ante esos procesos. Entre los impactos futuros se suelen predecir: incrementos en los precios del suelo, procesos de desarrollo inmobiliario y revalorización urbana, avances de la frontera agropecuaria, incrementos de la producción, procesos de desarrollo rural, o sus opuestos, tales como abandonos de pueblos, deterioro urbano generalizado o pérdida de población. Hay una vasta literatura que analiza los efectos del transporte sobre el desarrollo económico, en términos de movilidad de los factores de producción, circulación de las materias primas y productos terminados, cambios en la accesibilidad de los lugares, reducción de los costos de transporte, disminución de los tiempos de desplazamiento y efectos sobre el bienestar general (ver, por ejemplo, Fromm, 1974).

Sin duda que las inversiones en infraestructura y los cambios en el sistema de transporte traen aparejadas transformaciones en el territorio; no se trata de negar esta proposición. Pero se requiere relativizar las previsiones lineales, mecánicas y automáticas de *impactos* en el territorio derivados de los cambios técnicos o de gestión. A esta perspectiva para examinar las relaciones entre transporte y territorio, Miralles-Guasch (2002) la denomina *paradigma de la causalidad lineal*, que resulta de concepciones del espacio geográfico como espacio geométrico o como reflejo. Se filtra en estas formas de mirar al territorio, un peso de las imágenes de progreso asociadas con la innovación tecnológica, cercana al determinismo tecnológico (Benakouche, 2005).

En los últimos años, varios investigadores han realizado una crítica a esta imagen del transporte como el elemento estructurante de cambios profundos en el territorio (Offner, 1993; Miralles-Guasch, 2002; Feliu Torrent, 2006). La crítica se desarrolla en un plano empírico, en un plano filosófico y en un plano metodológico.

En un plano empírico se destaca que son pocos los estudios que han puesto a prueba rigurosamente los efectos y que lo han hecho con debilidades metodológicas. No es que se reniegue de los cambios en la movilidad de las personas que suelen estar asociados con una innovación tecnológica, pero no se han probado los efectos estructurantes atribuidos al



transporte. Offner (1993) y Miralles-Guasch (2002) dan cuenta de una serie de estudios que, por el contrario, arriban a conclusiones negativas sobre esos supuestos efectos, con ejemplos europeos y americanos. Para el caso de la Argentina hay un estudio de Nora Clichevsky (1987) en relación con el subterráneo de Buenos Aires en el que llega a conclusiones similares. Hay toda una serie de trabajos sobre los efectos de la remodelación de las redes de autopistas o sobre la apertura de líneas ferroviarias de alta velocidad que se han desarrollado en años recientes (ver por ejemplo, Blanco, 2006; Feliu Torrent, 2006), que ponen de manifiesto la compleja articulación de políticas territoriales y proyectos de los actores en la transformación del territorio y que dan cuenta de la multiplicidad de situaciones que se generan ante la incorporación de una modificación en el sistema de transporte.

Por otro lado, hay también numerosas evidencias empíricas de la diferencia entre las previsiones y los efectos reales de grandes obras de infraestructura en la Argentina, que proclamaban promesas de desarrollo en regiones postergadas, promesas que no se han cumplido. Coraggio (1974) atribuye estas diferencias entre expectativas y logros a una versión del *vicio espacialista* que supone, en este caso, que manipular objetos técnicos en el territorio traerá como resultados cambios en la dinámica social. El propio uso del término impacto remite a una imagen en la que un proyectil, un objeto o una fuerza son impulsados o aplicados contra un objeto o una superficie, de manera súbita, brusca e imprevista. Todo el sentido es unidireccional, con una instancia activa y otra pasiva, que reacciona mecánicamente ante el impulso. Dejamos señalado aquí que, además, en muchos de estos estudios hay desajustes entre las escalas temporales y espaciales puestas en juego en torno a una intervención en el territorio.

En el plano filosófico, Offner (1993) señala dos aspectos esenciales. Por un lado, la relativización e incluso el rechazo, del determinismo tecnológico. Las innovaciones tecnológicas están claramente insertas en contextos sociales de generación, de difusión, de apropiación y de obsolescencia, que les dan sentido y que los articulan con el conjunto de procesos de la sociedad. Es central, en consecuencia, hacer explícita “la falsa autonomía de la técnica, rechazar la noción de impacto tecnológico, reconocer, sobre todo, la trama de relaciones -culturales, sociales, económicas, políticas ...- que envuelven su producción, difusión y uso” (Benakouche, 2005:95). A esto conviene agregarle la mediación subjetiva que deriva en construcciones individuales y colectivas de imágenes del territorio, de fuerte peso en la toma de decisiones con respecto a localizaciones, morfologías y valorización diferencial del territorio. Sólo para incorporar un ejemplo, vale la pena pensar en el papel que han jugado los discursos sobre “el regreso a la naturaleza” o las condiciones de seguridad en los procesos de suburbanización bajo el modelo de urbanizaciones cerradas que se desarrollan en varias metrópolis latinoamericanas.

Por otro lado, es imprescindible destacar la capacidad de interacción para explicar las transformaciones de la sociedad. En sociedades cada vez más complejas, los efectos varían según los valores de los otros factores con los que están asociados: “La ruta, los modos de transporte, no son el fundamento ni el motor de los cambios sino al contrario, sobre un espacio cualquiera, cuando preexisten motivos para el cambio, como la existencia de polos de producción o una necesidad del exterior, las rutas se abren, se modernizan las técnicas, los modos de transporte más o menos adaptados ven la luz.” (Harmelle, citado por Offner, 1993:235).

En el plano metodológico, los estudios suelen basarse en una comparación apresurada entre un antes y un después. Conviene, por el contrario, recurrir al método de los escenarios para comparar una situación “después” y otra virtual “después” sin la infraestructura de transporte. Otro error frecuente consiste en querer aislar la variable transporte, mientras que una visión integral invita, por el contrario, a interesarse por los procesos de agregación, de sinergia y de interdependencia. El aislamiento de la variable transporte suele descontextualizar la infraestructura de transporte de las condiciones políticas, económicas y



sociales que permiten su realización y de los fenómenos de apropiación que entraña. La reificación del objeto técnico olvida que el equipamiento considerado no es sólo una cosa sino un soporte de acciones.

Finalmente, Offner (1993) señala que estas incomprendiones provienen en parte del deslizamiento semántico entre el medio físico y el socioeconómico. Es posible evaluar el impacto de una infraestructura sobre el medio natural; en cambio, en el ámbito social, con su densidad política, económica e histórica, los actores son capaces de efectuar procedimientos de anticipación, de desvíos, de desarrollar tácticas y de llevar adelante estrategias.

Para reinterpretar esta relación entre transporte y territorio, diversos autores han propuesto una perspectiva que se sitúa en el marco de la visión del territorio que hemos planteado precedentemente. Miralles-Guasch (2002) llama a estas posiciones como el *paradigma dialéctico*, diferenciado claramente del de causalidad lineal. Como enfáticamente lo señala Paul Claval (2005), la relación entre formas sociales y estructuras espaciales “no toma jamás la forma de relaciones de causalidad directa: se trata de correspondencias complejas”.

Teniendo en cuenta estas proposiciones, es preciso reconstruir la idea de impacto mediante la búsqueda de causalidades múltiples (frente a las explicaciones lineales simples) y mediante el uso de contextos de significación en coordenadas históricas particulares (básicamente las condiciones sociales de generación de los procesos de estructuración del territorio y las acciones a diferentes escalas involucradas).

En principio, es esencial enmarcar cualquier cambio en el sistema de transporte en relación con las tendencias territoriales preexistentes. Con estas condiciones dinámicas van a interactuar las innovaciones en materia de transporte, lo que implica considerar que los impactos están íntimamente relacionados con las condiciones de partida, es decir, pensar que son las características de la sociedad (el sistema socio-económico, su organización territorial, su estructura política y decisonal, etcétera) las que originan y procesan el tipo de acción cuyos efectos serán analizados. En estas condiciones de partida deben considerarse las modalidades de desarrollo de los procesos de producción y de reproducción social.

Habrà allí procesos acelerados por los cambios, otros que se vuelven viables, otros que quedan inhabilitados, sinergias, resistencias y oposiciones. Feliu Torrent lo expresa claramente: “Después de la construcción de una gran infraestructura en una ciudad se observan efectos directos bastante homogéneos en la movilidad de las personas, en la actividad de las estaciones o las expectativas de esa población. Pero los efectos indirectos no se presentan de forma tan coincidente, sino que son dispares. Los cambios que se describen a medio y largo plazo después de la construcción de una gran infraestructura de transporte, en el mercado inmobiliario, en las características socioeconómicas, en el consumo de suelo, en la estructura urbana, son diferentes para cada ciudad estudiada. Y se llega a la conclusión que se deben a cada contexto urbano, a cada lugar, a cada territorio. Estos efectos, por lo tanto, no se podrán describir según una relación de causa-efecto, sino que responden a lógicas más complejas, difíciles de generalizar y de probar. Esto dificulta la justificación de la gran infraestructura como la portadora de desarrollo local, porque, ¿quién asegura que se producirá un desarrollo?” (Feliu Torrent, 2006:19).

En tanto que precisamos identificar procesos, los actores están en el centro de la escena. Son los actores sociales quienes, en función de las condiciones actuales o potenciales del territorio, plantean sus estrategias. De alguna manera, el sistema de transporte, la infraestructura por caso, es portadora de posibilidades a las que se asocian proyectos y prácticas de los actores. Hoyle y Smith proponen considerar al transporte “como un equipamiento social y como un facilitador económico, a varios niveles dentro del espectro



del desarrollo, y la interpretación se basa en el concepto de transporte como un factor 'permisivo' antes que como un estímulo directo para el desarrollo económico o el cambio espacial" (Hoyle y Smith, 1992:12). Sobre el mismo tema, Bavoux sostiene que la infraestructura es insuficiente para desencadenar esa dinámica de desarrollo económico y social, y que son "las potencialidades de los medios económicos locales en materia de innovación industrial o comercial que constituyen la condición indispensable. En consecuencia, la mejora de la accesibilidad puede estimular la velocidad del desarrollo, pero ésta no parece en sí misma necesaria. Por el contrario, es el nivel de desarrollo el que puede desencadenar las inversiones para poner en buen nivel las infraestructuras", agregando que "libera oportunidades" (Bavoux, 2005:206).

Offner (1993:238) recalca que la nueva oferta de transporte es "instigadora potencial de estrategias de los actores territoriales", pero que por sí sola es insuficiente para modificar el uso del territorio o las prácticas de movilidad, si no son percibidas como oportunidades que pueden articularse con proyectos individuales o colectivos. Hay una interacción entre las dinámicas estructurales, en las que el proyecto de transporte se inscribe, y las estrategias de los actores, que se posicionan a priori (si son socios o interlocutores en la decisión) o a posteriori por relación con esos proyectos, dándole un sentido que no aparece como inmutable ni exclusivo.

4. UNA PRIMERA REVISIÓN DE LAS IMPLICANCIAS EN LA PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

La concepción del territorio y del transporte tiene implicancias para la acción y la práctica política. El transporte es un área privilegiada entre las políticas territoriales, por sus múltiples vinculaciones con la dinámica territorial general a través de los procesos que hemos señalado precedentemente. Como señala Bavoux, "no es inusual constatar que las infraestructuras de transporte y, en menor medida, los servicios de transporte, constituyen uno de los ejes mayores del ordenamiento del territorio. La intervención pública, en consecuencia, ha tenido como objetivo elevar el nivel de accesibilidad a los recursos económicos, a los empleos, a los servicios y a los equipamientos, disminuyendo el tiempo de acceso y su costo global" (Bavoux, 2005:206).

En este marco, el uso recurrente del discurso optimista sobre el impacto de la infraestructura se basa en su simplicidad, en su facilidad para ser comunicado y en las expectativas positivas que lleva asociadas. Jean-Marc Offner destaca la "utilidad política" de este enfoque lineal, que promete resultados beneficiosos de las intervenciones en el territorio, que son fácilmente comunicables y actúan como justificativo para las obras. Siguiendo a Bavoux, (ibid.), "la idea según la cual una infraestructura de transporte aporta con ella el desarrollo está bien anclada en los medios políticos."

Las propuestas que hemos presentado para repensar los marcos interpretativos de la relación transporte-territorio, abren la posibilidad de plantear algunas reflexiones sobre las implicancias que este cambio de perspectiva tiene para las propuestas de planificación.

Quizás la primera cuestión que vale la pena señalar es que el paradigma de la causalidad lineal supone, y tiene una fuerte asociación con, la idea de un territorio regulado por el mercado. En efecto, la mayor parte de los análisis parten de suponer que los cambios en el sistema de transporte traen nuevas condiciones locacionales que serán aprovechadas racionalmente por los actores económicos. Lo que suele suceder es que esas nuevas condiciones se procesan al interior del funcionamiento efectivo del mercado, con concentración empresarial, monopolios u oligopolios, poder diferencial de los actores, etcétera, que implican una apropiación diferencial de las posibilidades que se abren con las inversiones públicas y una contradicción fuerte con muchos de los objetivos sociales



planteados en el proyecto de transporte. De allí que convenga remarcar que *la planificación en transporte precisa ser acompañada por más planificación territorial*. En este sentido, la afirmación de Keeling en relación con que “las investigaciones sobre planificación del transporte continúan generando preguntas muy útiles sobre las relaciones entre localización, infraestructura, movilidad, recreación, ambiente y objetivos sociales” (Keeling, 2007:222) refuerza las implicancias amplias que el transporte tiene sobre diversos aspectos de la vida social y de la organización territorial.

Una segunda cuestión, vinculada con la anterior, es la necesidad de *atención simultánea y no fragmentada de los procesos* que se desarrollan en el territorio. Esto trae como consecuencia directa la no autonomización de la política de transporte con respecto a otros campos de intervención pública ligados al territorio. Por ejemplo, en ciertos contextos urbanos, la habilitación de un nuevo servicio de transporte (una nueva línea de subterráneos, la implementación de un sistema de BRT -Bus Rapid Transit) trae consigo expectativas de valorización inmobiliaria y de aparición de nuevos desarrollos inmobiliarios a partir de los cambios en la accesibilidad del área. La concreción efectiva de estas expectativas está muy vinculada con las condiciones previas, con el mayor o menor atractivo del área de implantación para los operadores inmobiliarios, con los tipos de vivienda existentes y sus precios de mercado, con los grupos sociales destinatarios de esas potenciales inversiones, con la imagen de este sector de la ciudad, etcétera. Si la intención es el desarrollo de un sector particular de la ciudad, hay un ámbito propicio para el trabajo asociado desde la normativa urbana -que condiciona los usos del suelo permitidos, su intensidad y densidad-, desde las cuestiones fiscales -que habilitan incentivos para las inversiones, pudiendo definirse el tipo de público al que están dirigidas esas inversiones-, desde la provisión de servicios públicos -como mejores escuelas y plazas, desconcentración de oficinas públicas-, desde la calidad del espacio público -estado de las calles y plazas, mobiliario urbano, iluminación, información-, etcétera. Es decir, hay un amplio espectro de intervenciones asociadas que potencian las mejoras en la accesibilidad derivadas de las nuevas condiciones de transporte y una especial sensibilidad hacia las particularidades del lugar, lo que implica no aceptar acríticamente intervenciones estandarizadas.

Una tercera cuestión, es que la política de transporte no se agota en la provisión de infraestructura. Tal como hemos señalado, *la articulación de infraestructura, prestación de los servicios y regulación es inseparable*. Keeling destaca que “el transporte es más que la provisión de infraestructura, instalaciones, redes o inversiones; está interrelacionado de manera inextricable con cómo interactúan las personas a través de políticas, ideologías y sociedades a través del tiempo y el espacio” (Keeling, 2007:217). Por ello es que modernizaciones parciales y desarticuladas en cualquiera de estos aspectos son insuficientes y quedan lejos de cumplir con las expectativas previstas. Se impone, en consecuencia, una mirada integral que no divorcie los aspectos técnico-políticos.

La cuarta cuestión que queremos señalar remite a los *destinatarios de las políticas de transporte*. La identificación clara de las necesidades, de la diversidad de requerimientos, de la diferenciación social y de la apropiación desigual de estas intervenciones son cuestiones críticas a la hora de definir prioridades de intervención, formatos, tecnologías y modelos organizacionales en materia de transporte. Está claro que las necesidades y desigualdades (inequidades en la mayoría de los casos) se manifiestan en contextos territoriales que caracterizan su condición. Una entrada a los problemas desde la perspectiva de la movilidad, entendida como práctica social de viaje, con una cierta frecuencia, que importa comportamientos recurrentes modelizables, en un contexto social, espacial y temporalmente delimitado, puede ofrecer claves nítidas para reformular las políticas de transporte en función de las necesidades (Gutiérrez, 2009).

Una quinta cuestión que queremos señalar es la inserción de las intervenciones en materia de transporte en el marco dinámico del *conjunto de redes territoriales* y de su *articulación*



con escalas temporales y espaciales diversas (Blanco, 2009). Las escalas espaciales han sido abordadas con mayor frecuencia, pero se ha prestado poca atención a las escalas temporales. La articulación temporal remite a que la implementación simultánea de diversas políticas implica la intervención de organizaciones (poder público, empresas, sociedad civil) con temporalidades diferenciadas. A título ilustrativo, existe una tensión temporal entre los tiempos propios de las intervenciones en materia de infraestructura y los tiempos políticos (campañas en períodos electorarios, duración de los mandatos, procedimientos burocráticos, etcétera). De la misma manera, también existe una tensión entre los tiempos económicos de los operadores y las necesidades de la población en materia de movilidad, que en la mayoría de los casos son necesidades presentes y pasadas. Existe, en consecuencia, un imperativo de coordinación temporal en el corto, mediano y largo plazo con compromisos a sostener por los diferentes actores involucrados.

En relación con las escalas espaciales, un ejemplo que tal vez nos ayude a precisar esta cuestión puede apoyarse en los proyectos de integración de la infraestructura regional sudamericana, planteados en el marco de IIRSA (<http://www.iirsa.gov.ar>). Se trata de proyectos de infraestructura de transporte y energía dirigidos a facilitar la conformación de grandes ejes territoriales de circulación que derivan de la articulación de distintas obras y tramos de redes. Uno de los principales desafíos de este tipo de propuestas es la satisfacción simultánea de un conjunto de necesidades de diferentes escalas que se manifiestan, por ejemplo, en dotar de facilidades tanto para la circulación punta a punta (que suele ser el principal objetivo del eje) como la atención de los requerimientos en la escala local. ¿Qué implicancias tiene para el diseño de la infraestructura esta simultaneidad de demandas? ¿Qué otras intervenciones en el territorio son necesarias para garantizar los derechos de todos a la movilidad? ¿Qué vinculaciones secundarias pero asociadas con el eje son necesarias para que estos objetivos puedan conseguirse? De no atenderse estas cuestiones el resultado puede ser que se satisfagan requisitos de los actores más poderosos y se dejen de lado los reclamos y las necesidades de los que tienen menos poder.

Una sexta cuestión, en este listado no exhaustivo, remite al *reconocimiento de los actores territoriales* como partícipes de las políticas de transporte. Si, como sostenemos, la previsión mecánica, lineal y determinística de efectos deja afuera las intencionalidades, los proyectos, las estrategias y las expectativas de los actores, es esencial recuperar éstas en un ámbito democrático y participativo para el planteo de la propia intervención en transporte. Probablemente los resultados previstos sean menos espectaculares, pero más cercanos a la realidad e implican un compromiso colectivo (con responsabilidades diferenciales) del conjunto de actores territoriales.

Finalmente, queremos hacer un llamado de atención a la necesidad de *revisar las prácticas metodológicas* corrientes, desafiadas ante el cambio de perspectiva. Existen numerosos instrumentos de análisis y evaluación, aplicados a las políticas territoriales en general, basados en una mirada simplificada del territorio y en una serie de relaciones lineales entre los distintos elementos y procesos que lo componen. La incorporación de una perspectiva más compleja, basada en la identificación de procesos estructurales con los que interactúan proyectos y estrategias territoriales de los actores, implica revisar críticamente esos instrumentos y proponer nuevas modalidades de planificación que no se agotan en la planificación participativa. Entendemos que hay aquí un desafío importante y una tarea convocante para un desarrollo colectivo.

5. UNA AGENDA DE TEMAS DE INVESTIGACIÓN

El propósito de esta sección final es presentar una agenda de temas de investigación para la práctica de planificación y ordenamiento territorial, enmarcados en las perspectivas que



hemos desarrollado sobre la relación transporte-territorio. La formulación de una agenda se propone, también, revisar temas clásicos de esa relación e incorporar cuestiones derivadas de las nuevas perspectivas.

Como toda agenda, está *firmada*, es decir, recoge las preocupaciones personales y es una de las tantas agendas posibles. Una característica destacada es que “los avances unidimensionales y estructurales han sido reemplazados por agendas de investigación que contemplan múltiples perspectivas sobre la relación entre transporte y sociedad” (Keeling, 2007:217). Enumeramos a continuación algunas de las líneas de investigación que imaginamos en esa agenda, con un breve señalamiento de las implicancias que tienen para la planificación territorial.

a) La primera línea alude a la reconstrucción de estudios de caso en diferentes momentos históricos y en distintos contextos territoriales.

Los estudios de caso en diferentes contextos históricos y geográficos pueden ser una instancia de apropiación de las perspectivas esbozadas y constituirse en laboratorios para la aplicación de esquemas metodológicos para el análisis. Interesa particularmente la realización de evaluaciones *ex post* considerando la vinculación de las redes y los servicios de transporte con la historia territorial previa, las estrategias de los actores involucrados y la articulación o no con un conjunto más amplio de políticas públicas. Para la planificación se pueden traer conclusiones significativas respecto, al menos, de las implicancias de articulación con más planificación territorial y la atención de procesos simultáneos, que hemos señalado en el punto precedente.

Algunos ejemplos que pueden desarrollarse en este componente:

- Reconstruir los procesos históricos de reticulación desde una perspectiva no determinista. Por proceso de reticulación entendemos las instancias de conformación, consolidación y despliegue de redes en el territorio. Interesan la conformación de redes sucesivas y simultáneas (no sólo las de transporte), la ampliación- consolidación y renovación técnica, las articulaciones a diferentes escalas.
- Investigar contextos específicos de valorización del espacio vinculados con el desarrollo del sistema de transporte. En particular, analizar las condiciones de diferenciación del territorio y de especialización productiva, tales como la organización de los sistemas de asentamientos y la conformación de sistemas productivos regionales.

b) La segunda línea de investigación remite a los cambios en las posiciones relativas de los nodos de un sistema urbano ante procesos de innovación tecnológica en la circulación o cambios en la gestión de los sistemas de transporte.

De particular importancia para el ordenamiento territorial, este componente de la agenda remite a la cobertura diferencial del territorio a través de los centros de servicios, a la evolución de las relaciones de proximidad y a distancia, a las tendencias hacia la concentración o a una mejor distribución (policentrismo) de las funciones urbanas a través de la accesibilidad. Recoge de manera directa el llamado a la articulación de redes y escalas que presentamos en el apartado precedente.

Algunas sugerencias en esta línea son:

- Retomar, desde una perspectiva renovada, los estudios sobre el transporte y la red urbana. Interesan, por ejemplo, los cambios en las condiciones de centralidad e



intermediación de los nodos del sistema de transporte, considerando especialmente las decisiones de los actores sociales en la creación de esas condiciones, como sucede con la formación de redes tipo *hub* por parte de operadores portuarios o de empresas de transporte aéreo. En esta misma línea podrían incluirse los estudios sobre los efectos de la construcción de líneas de alta velocidad ferroviaria o de nuevas autopistas interurbanas.

- Analizar las transformaciones en las jerarquías urbanas resultantes de la incorporación de las ciudades en redes de escala supranacional/global y su vinculación con el sistema de transporte. ¿Qué papel juega el transporte en el pasaje de un modelo piramidal christalleriano de organización territorial a un modelo flexible, relativamente más horizontal (Veltz, 1999)?
- Abordar diferentes estudios de caso que den cuenta de las transformaciones territoriales asociadas con rupturas significativas en las modalidades de gestión de los sistemas de transporte. Los procesos de privatización o de estatización pueden ser un marco para indagar en las dinámicas territoriales con énfasis en cómo se articulan simultáneamente diversos procesos. Por ejemplo, ¿Cómo se relaciona el despoblamiento de pequeñas localidades en la región pampeana argentina con la suspensión de los servicios ferroviarios y con las formas organizacionales recientes de la agricultura pampeana? ¿Cómo se reconfiguran los sistemas de circulación de bienes a partir de cambios tecnológico-organizacionales que incluyen sistemas multimodales?
- Los sistemas de transporte (y las redes en general) tienen una alta capacidad para discriminar en el territorio en un proceso simultáneo de inclusión y exclusión (Blanco, 2009). ¿Cuáles son las condiciones y las consecuencias de la selectividad territorial de las innovaciones tecnológicas en los sistemas de transporte? ¿Qué implicancias tiene la fragmentación del territorio en distintas velocidades resultantes de la implementación de sistemas de circulación rápidos? ¿Cómo se trastocan las relaciones espacio-tiempo a partir de los sistemas de alta velocidad? ¿Cómo se vinculan los sistemas de circulación con la *compresión espacio – temporal* (Harvey, 1998)? ¿Cómo se redefinen los conceptos de cercanía y lejanía en este marco?

c) La tercera línea de investigación propuesta para la agenda se refiere al papel de la circulación en la reconfiguración interna de las ciudades y en la conformación de nuevas formas metropolitanas.

Las regiones metropolitanas adquieren nuevos roles en la organización del territorio y constituyen una pieza clave en el ordenamiento territorial, al tiempo que requieren, ellas mismas, planificación a escala metropolitana. La planificación urbana en sentido amplio requiere de una política de movilidad que recoja la amplia variedad de necesidades sociales. Reconocer los diferentes procesos de articulación y de fragmentación socioterritorial que se generan en torno a la ampliación de la infraestructura de circulación y a la regulación del desarrollo urbano, es un paso inicial imprescindible para una planificación de escala metropolitana.

Algunas sugerencias en esta línea son:

- Indagar sobre la relación entre redes de transporte, patrones de movilidad y modelos de urbanización. Esta tríada recupera en un marco más complejo la discusión clásica sobre transporte y forma urbana, incorporando las relaciones no lineales y las prácticas sociales en el uso de las redes y del territorio. ¿Qué desafíos plantea este abordaje para la planificación del transporte?



- Las diferenciaciones en el territorio y la garantía del derecho a la movilidad. ¿De qué manera la diferenciación material y la percepción subjetiva del territorio se vinculan con las posibilidades de ejercicio del derecho a la movilidad? ¿Cómo se articulan derecho a la movilidad, diferenciación territorial y desigualdad en la ciudad (Le Breton, 2005)?
- Investigar el papel del transporte y la movilidad en la discusión actual sobre ciudades compactas – ciudades difusas. El fenómeno de la suburbanización difusa y la conformación de espacios de baja densidad, con centralidades en red, es objeto de interés en el urbanismo. ¿Qué papel juegan los sistemas de circulación y las estrategias de movilidad en cada una de esas conformaciones urbanas? ¿Cuáles son las implicancias ambientales de los patrones de movilidad conformados en diferentes tipos de tejidos urbanos? ¿Qué costos ambientales y sociales implican ciertos patrones de asentamiento que suponen un consumo extensivo de suelo y un particular patrón de movilidad (Camagni y otros, 2002)? ¿Qué consecuencias traería la adopción de un modelo de ciudad orientado hacia el transporte público? ¿Qué desafíos plantea esta orientación para la planificación urbana?

d) La cuarta línea de trabajo que proponemos para esta agenda pone el foco en el análisis de las estrategias territoriales de los actores.

Puede resultar de sumo interés colocar en el centro de atención las prácticas de los actores sociales, tanto de aquellos actores más poderosos como de los actores excluidos o subordinados por esas mismas prácticas. En cierto modo, esta cuestión puede constituir una mirada transversal sobre algunos de los temas que incluimos en las líneas anteriores y puede constituirse en un insumo para la planificación del transporte atendiendo a los múltiples efectos (contradictorios en muchas ocasiones) sobre un conjunto amplio de actores sociales.

Algunos ejemplos que pueden ilustrar estas ideas son:

- Desarrollar estudios de caso sobre las estrategias de los actores en la construcción de redes o la construcción de redes por parte de un actor que crea su propio territorio. Hay actores económicos que tienen capacidad de articular fragmentos de redes para construir su propia red, y hacen un uso selectivo y dominante del territorio que condiciona y subordina el uso del territorio por parte de otros actores. Los casos de grandes empresas mineras que articulan diversas redes para organizar su propia red de circulación pueden constituir un ejemplo en este sentido. Lo mismo sucede cuando el volumen de producción de una cierta empresa especializa la red de transporte, que desatiende a otros actores menos poderosos.
- Profundizar en las estrategias de movilidad individuales, grupales y colectivas en distintos contextos territoriales y por parte de distintos actores sociales. Por ejemplo, ¿qué políticas de movilidad para grupos específicos (por diferenciación en los ingresos, por exclusión social, por restricciones a la movilidad) se requiere formular en diferentes contextos urbanos? ¿Qué características debe tener una política de transporte público para áreas constituidas sobre la base de un supuesto de movilidad en automóvil individual?
- Las escalas espaciales implicadas en los sistemas de transporte y su relación con las escalas de la acción y las prácticas de los actores. Los sistemas de transporte, como atributos del territorio con cierto grado de fijación, son susceptibles de ser interrogados: ¿qué demandas y necesidades se plantean en estos múltiples niveles espaciales?, ¿qué necesidades se atienden?, ¿a quiénes se prioriza?, ¿cómo se puede atender simultáneamente a requerimientos diferenciales?, ¿cuáles son



contradictorios o excluyentes? ¿qué papel juegan los actores (el poder diferencial de los actores) en la priorización de escalas de circulación?

6. SOBRE EL CAMINO RECORRIDO

A lo largo del artículo hemos presentado una propuesta para pensar las relaciones entre transporte y territorio. En esa propuesta se destaca la necesidad de recuperar relaciones complejas, no lineales ni mecánicas, que permitan indagar en esa dinámica de una manera más integral. Con la intención de brindar un ejemplo del cambio de mirada implícito, hemos presentado la discusión en torno a los efectos estructuradores del transporte, con la certeza de que mejores aproximaciones a la dinámica del territorio permitirán tomar mejores decisiones en materia de políticas públicas vinculadas con el transporte y la movilidad. Algunas implicancias para la planificación han sido sólo esbozadas en cuestiones que consideramos de base; creemos que desde allí se abren oportunidades para prácticas y perspectivas alternativas. Finalmente, la agenda tiene un propósito de recuperar temas clásicos y reunirlos con nuevas cuestiones. Confiamos en que la interpretación de esos temas desde nuevas perspectivas aporte, a su vez, mejores ideas para pensar el territorio.

BIBLIOGRAFÍA

AMIN, Ash. Regiones sin fronteras: hacia una nueva política del lugar. En Fernández, R. – Amin, A. - Vigil, J. (comp.) *Repensando el desarrollo regional*. Buenos Aires: Miño y Dávila, 2008.

ASCHER, François. Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses: un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques. En *Biennale d'architecture de Rotterdam*, Conferencia 9/5/2003.

BAVOUX, Jean-Jacques. *Géographie des Transports*. Paris: Armand Colin, 2005.

BENAKOUCHE, Tamara. (2005). Tecnología e Sociedade: contra a noção de impacto tecnológico. En Dias, L.-Silveira, R. (org.) *Redes, Sociedades e Territórios*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005.

BLANCO, Jorge. De la noción de impacto a la de procesos asociados. Reflexiones a partir de la relación autopistas-urbanización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En *Mundo Urbano*, 2006, N°28, <http://www.mundourbano.ung.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=188&catid=114&Itemid=6>

BLANCO, Jorge. Espacio y territorio: elementos teórico-conceptuales implicados en el análisis geográfico. En Fernández Caso, M.V. – Gurevich, R. (coord). *Geografía. Nuevos temas, nuevas preguntas. Un temario para su enseñanza*. Buenos Aires: Editorial Biblos, 2007.

BLANCO, Jorge. Redes y territorio: articulaciones y tensiones, en Shmite, S. (comp.). *La geografía ante la diversidad socio-espacial contemporánea*. Santa Rosa: Universidad Nacional de La Pampa, 2009.

BRUNET, Roger, FERRAS, Robert y THÉRY, Hervé. *Les mots de la Géographie, dictionnaire critique*. Paris: Reclus-La Documentation Française, 1993.

CAMAGNI, Roberto, GIBELLI, M. Cristina y RIGAMONTI, Paolo. Urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion. *Ecological Economics*, 2002, N°40, 191-216.

CLAVAL, Paul. L'étude géographique des réseaux au croisement des théories de la communication et des relations institutionnalisées. En *Festival International de Géographie. Actes 2005*, <http://fig-st-die.education.fr/actes/actes_2005/claval/article.htm>.

CLICHEVSKY, Nora. *Condiciones de vida y transporte. El caso del subterráneo de Buenos Aires, 1900-1945*. Buenos Aires: CEUR, 1987.

CORAGGIO, José Luis. *Concentración espacial y centralización: discusión de algunas falacias*. Buenos Aires: CEUR-Instituto Torcuato Di Tella, 1974.

DE RUS, Ginés, CAMPOS, Javier y NOMBELA, Gustavo. *Economía del transporte*. Barcelona: Antoni Bosch, 2003.



- DUPUY, Gabriel. *El urbanismo de las redes*. Barcelona: Oikos-Tau, 1987.
- ESCOLAR, Marcelo. Territórios de dominação estatal e fronteiras nacionais: a mediação geográfica da representação e da soberania política. En Santos, M y otros (comp.) *O novo mapa do mundo*. San Pablo: Hucitec, 1993.
- FELIU TORRENT, Jaume. Tren d'alta velocitat i desenvolupament local urbà. Aportacions a una nova base teórica. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, N° 48, 2006, 17-33.
- FROMM, Gary. *La inversión en el transporte y el desarrollo económico*. Buenos Aires: Troquel, 1974.
- GREGORY, Derek y URRY, John. *Social Relations and Spatial Structures*. Londres: MacMillan, 1985.
- GUTIERREZ, Andrea. Movilidad o inmovilidad, ¿qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos. En XV *CLATPU*, Buenos Aires, 2009.
- HARVEY, David. *La condición de la posmodernidad*. Buenos Aires: Amorrortu, 1998.
- HIERNAUX NICOLAS, Daniel y LINDON, Alicia. El concepto de espacio y el análisis regional. En *Revista Secuencia*, N° 25, 1993, 89-110.
- HOYLE, Brian y SMITH, José. "Transport and Development". En Hoyle, B. – Knowles, R. (ed) *Modern Transport Geography*. Chichester: John Wiley y Son, 1992.
- KEELING, David. Transportation geography: new directions on well-worn trails. En *Progress in Human Geography*, vol. 31, N° 2, 2007, 217-225.
- LE BRETON, Eric. *Bouger pour s-en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*. Paris: Armand Colin, 2005.
- LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. En *GEOgraphia* 3, N° 6, 2001, 7-17.
<<http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/62/60>>.
- MASSEY, Doreen. New Directions in Space. En Gregory, D. y Urry, J. (ed.). *Social Relations and Spatial Structures*. Londres: MacMillan, 1985.
- MASSEY, Doreen. La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones. En Arfuch, L. (comp.) *Pensar este tempo. Espacios, afectos, pertenencias*. Buenos Aires: Paidós, 2005.
- MIRALLES-GUASCH, Carme. *Ciudad y transporte*. Barcelona: Ariel, 2002.
- MORAES, Antonio. Ordenamento Territorial: uma Conceptuação para o Planejamento Estratégico. En Ministério de Integração Nacional. *Para Pensar uma Política Nacional de Ordenamento Territorial*. Brasília, 2005.
- OFFNER, Jean-Marc. Les "effets structurants" du transport: mythe politique, mystification scientifique. En *L'Espace Géographique*, N° 3, 1993, 233-242.
- RAFFESTIN, Claude. *Por uma geografia do poder*. San Pablo: Atica, 1993.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. San Pablo, Hucitec, 1996.
- SOJA, Edward. The Spatiality of Social Life: Towards a Transformative Retheorisation. En Gregory, D. – Urry, J. (ed.). *Social Relations and Spatial Structures*. Londres: MacMillan, 1985.
- SOJA, Edward. *Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Río de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993.
- VASCONCELLOS, Eduardo. *Transporte urbano, espaço e equidade*. San Pablo: FAPESP, 1996.



Jorge Blanco (jblanco@filo.uba.ar).

Profesor de Geografía y Magister en Políticas Ambientales y Territoriales de la Universidad de Buenos Aires. Profesor Adjunto Regular de Geografía de la Circulación e Investigador del Instituto de Geografía (UBA). Miembro del Programa Transporte y Territorio. Consultor de organismos nacionales y de gobiernos locales sobre temas de planificación de transporte y ordenamiento territorial