

**DESARROLLO TERRITORIAL Y REACTIVACION DE UN TREN:
CONOCIMIENTO, REALIDAD Y TRANSFORMACION.
EL CASO DEL RAMAL FERROVIARIO LA PLATA-BAVIO-MAGDALENA-PIPINAS**

Prof.Dr.Horacio Bozzano¹

Introducción

El desarrollo territorial mediante la reactivación de un tren es un objeto de estudio y de intervención que -desde hace dos años- se lleva a cabo con sujetos del Estado, la ciudadanía y, en menor medida del sector privado, en el ramal ferroviario La Plata-Bavio-Magdalena-Verónica-Pipinas, al Este de la Provincia de Buenos Aires.

Dos conceptos básicos organizan un círculo virtuoso entre el **conocimiento**, la **realidad** y su **transformación**: el **desarrollo territorial** y la **reactivación de un tren**. Para completar dicho círculo, la investigación recorre cuatro instancias metodológicas: el diagnóstico, la evaluación, el proyecto y su concreción efectiva; las mismas se relacionan respectivamente con la descripción (el *qué*), la explicación (el *por qué*), la proposición (el *cómo*) y la transformación (el *a quiénes*). Vale decir que, el primer **círculo virtuoso** de aquellos que algún día los sucederán –otros logros colectivos = otros círculos virtuosos- tendrá lugar el día que vecinos, funcionarios y empresarios compartan junto a profesionales facilitadores, la satisfacción colectiva de haber podido resolver una necesidad conjunta con intereses diferentes y complementarios en cada sujeto: institucionales, sociales, económicos, identitarios, epistémicos, y la lista continúa. En este caso se tratará de la puesta en marcha de un tren como jalón de un desarrollo territorial mucho mas amplio que una reactivación ferroviaria.

En una primera aproximación se concibe al **desarrollo territorial** en términos de un proceso de revalorización territorial de ámbitos urbanos y rurales diversos mediante la promoción de diferentes manifestaciones de valorización económica y social; entre el complejísimo mosaico de manifestaciones de estas tendencias de valorización, la promotora -y disparadora- en este momento de la historia del lugar es la reactivación de un ramal ferroviario cerrado hace 28 años. Ocurre que **la puesta en marcha de un tren es una**

¹ Integran el grupo de investigación: Msc.Alejandro Jurado, Ing.Fernando Frediani, Msc.Clarisa Voloschin, Srta. Anabel Mauri, Arq.Gastón Carrasquet, Lic.Sebastián Novominsky, Sr.Horacio Castellaro, Srta.Alicia González y Lic. Franco Damiano. El presente objeto de investigación integra el Proyecto "Atlas Metropolitano Buenos Aires. Territorio y Gestión: SIG, TICs, Ordenamiento Territorial y Casos Concretos" (Expediente 500-73.340/03) Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, con asiento en Universidad Nacional de La Plata y acreditado en el CONICET y en la CIC de la Provincia de Buenos Aires. En la actualidad dicho Proyecto ha sido puesto a disposición de las autoridades del Onabe a los efectos de integrarlo a su Plan Estratégico, así como también a los Gobiernos Municipales de Punta Indio y Magdalena.

instancia en un proceso de desarrollo territorial en otras direcciones: redes de solidaridad, afianzamiento de programas productivos sectoriales, mejoramiento en el suministro y la provisión de servicios, y un sinnúmero de iniciativas de muy diversa naturaleza.

Ahora bien, quiénes revalorizan? quiénes promueven? quiénes reactivan? Aquellos sujetos dispuestos a ponerse un poco en el lugar del otro, vale decir aquellos sujetos dispuestos a trabajar en un proceso de co-construcción o construcción colectiva; como emerge de la presente investigación se trata de sujetos de cambio del Estado, la ciudadanía y el sector privado, y de profesionales universitarios aquellos que por un instante se logran despojar de sus “pretensiones disciplinares metálicas”.²

El presente texto consta de tres partes: 1-red de redes, 2-territorio y gestion: aplicación preliminar al caso; 3-desarrollo del proyecto. Concluye con reflexiones finales orientadas al logro del objetivo: el desarrollo territorial y la puesta en marcha de un tren.

Red de redes

Para que el desarrollo territorial tenga lugar en la teoría y en la práctica, es apropiado poner en marcha y/o afianzar una red institucional y social en las localidades de la red ferroviaria objeto de la intervención, superando visiones sectoriales (puesta en marcha de un tren) o localistas (acciones aisladas desde una localidad). Poner en marcha un tren no es suficiente: es necesario asimismo poner en marcha otras iniciativas de desarrollo institucional, social y económico a escala local asociadas al desarrollo económico y social a escalas regional y local. Significa también superar iniciativas aisladas promovidas desde una

² Este concepto nació al calor de esta experiencia y fue fortalecido por otras donde se verifica lo mismo. Por “pretensiones disciplinares metálicas” entendemos aquellas ligadas a la exacerbación en un sujeto de su prestigio o de su peculio, estando relacionadas respectivamente con el bronce y con el oro. Mientras las primeras fueron estigmatizadas en una tira de Mafalda, aquel momento en que -jugando en vacaciones dos niñas en la playa- sus papás entablan un diálogo: un falso doctor no doctorado en medicina transformado por un instante en un “médico-estatua” (de bronce) hace alarde de su “profesión prestigiosa” ante el papá de Mafalda, un simple empleado público que es percibido como un “ser inferior”. La segunda “pretensión disciplinar metálica”, se vincula con un sinnúmero de casos –presentes también en el que nos ocupa- de intenciones y/o de acciones para realizar la tarea mediante consultorías, asesorías u otras formas de concreción de la tarea en las cuales el recurso económico se consume mayoritariamente en diagnósticos, evaluaciones y proyectos que finalmente no logran traccionar el cambio; máxime cuando sus impulsores, siendo funcionarios públicos –de instituciones de gobierno o del sistema científico-tecnológico- pretenden realizar la tarea desde el sector privado. Hay un caso público en la macroescala donde prevalece el mismo sentido que el expuesto para la reactivación de un tren, en la microescala; se trata del actual presidente de Estados Unidos, que junto a su padre se “vale” del poder instituido por sus electores –ciudadanos norteamericanos- para traccionar una actividad privada, en este caso armamentística. En todo caso “el bronce y el oro”, superan desde hace milenios el campo de las “pretensiones disciplinares”, para hacerse extensivos a otros campos de la vida misma y de nuestra esencia humana.

localidad por referentes institucionales, sociales o económicos, para hacerla extensiva al colectivo social y al conjunto territorial en discursos y en acciones.

En este contexto, una alternativa para que un proyecto de desarrollo territorial de esta naturaleza funcione es mediante la concreción sentida y efectiva de una red que fortalezca al menos tres niveles y ejes de actuación: en **conciencia ciudadana**, en **acciones** y en **objetos**, dicho en otros términos en símbolos y significados, en prácticas y en materialidades. La red entonces se transforma en una red de redes: 1-entre localidades, 2-entre sujetos al interior de cada localidad o ámbitos rurales vecinos, 3-entre roles y funciones complementarias de instituciones municipales, provinciales y nacionales, 4-entre vecinos, funcionarios y empresarios de diversas localidades y ámbitos rurales vecinos, 5-entre decisores y actores partícipes del proyecto, y 6-entre voluntades e intenciones de cooperación, complementariedad y solidaridad

La cooperación y el conflicto existen en todo Proyecto de Desarrollo: territorial, endógeno, regional, institucional, social, económico, local, etc. Es preciso y realista incorporar al escenario todas las hipótesis de conflicto directa o indirectamente relacionadas con dicho Proyecto, para trabajar y convivir con ellas. No existe estrategia lineal ni totalmente solidaria, porque los sujetos no son siempre solidarios ni cooperativos. Como veremos a continuación, en la práctica ya se ha avanzado en un caso concreto al respecto, desde hace mas de un año.

Hasta el momento el Equipo de Investigación UNLP-CONICET-CIG que impulsa el Proyecto ha mantenido entrevistas y reuniones de trabajo con funcionarios del Onabe, con el "Grupo Por Nosotros" de la localidad de B.Bavio, con autoridades de los gobiernos municipales involucrados, con vecinos autoconvocados, con empresarios y productores agropecuarios y con integrantes del "Ferroclub Argentino".

Territorio y gestión: aplicación preliminar al caso

Por qué territorio y gestión ? Porque es aplicable a objetos de estudio y de intervención en la micro, meso o macroescala con la participación de un amplio espectro de agentes de desarrollo (profesionales) y de sujetos de cambio (funcionarios, empresarios y ciudadanos) El planteo general es el mencionado en la introducción del texto: el territorio (*terra torium* = la tierra que pertenece a alguien) ha sido, es y seguirá siendo objeto de infinitas modalidades de gestión (*gerere* = administrar; y *gestatio* = crear) entre seres humanos, sujetos del Estado, el mercado y la ciudadanía en todo nuestro Planeta. Como veremos mas

adelante, subyacen a este planteo lo real, lo pensado y lo posible, desde una perspectiva epistemológica, y la contradicción, el conflicto, la complementariedad y la cooperación, desde un abordaje orientado a construir un círculo virtuoso de transformación; ambas perspectivas tienen base dialéctica.

Estamos empapados de siglos de inducción y deducción, de análisis y mas análisis; y no tenemos ejercicio suficiente de pensamiento dialéctico. “Debido a que la realización concreta de la historia no separa lo natural y lo artificial, lo natural y lo político, debemos proponer otro modo de ver la realidad, opuesto a este trabajo secular de purificación, que está basado en dos polos distintos” (Santos; 2000:85). A partir de Michel Serres, Bruno Latour (1991:73) se pregunta “¿ Por qué entonces, en nuestra construcción epistemológica, no preferimos partir de los híbridos, en vez de partir de la idea de conceptos puros ?”. También Hagerstrand (1991:117) propone tratar de forma simultánea el mundo de la materia y el mundo del significado humano. Hace casi cuatro décadas Godelier (1966:254-255) había planteado que “...todo sistema y toda estructura deben ser abordados como realidades ‘mixtas’ y contradictorias de objetos y de relaciones que no pueden existir separadamente.

Lobato Correa (1997, citado por G.Montañez Gómez; 2001) plantea que la palabra territorio se deriva de las latinas *terra* y *torium*, conjuntamente significan la tierra que pertenece a alguien.³ Tierra y alguien, tierra como un lugar del planeta cualquiera sea su escala; alguien: un sujeto, un grupo social, un sector social, una sociedad. Etimológicamente territorio nace de manera dialéctica. El origen del vocablo gestión es latino y se remonta a dos términos: *gerere* y *gestatio* (P.Robert; 1988:865);⁴ el primero se refiere a la acción de administrar, el segundo alude a la gestación, originalmente en el vientre materno, luego su significado se amplía. Vale decir que la gestión puede entenderse en términos de administración con creación. Siendo contradictorias, la racionalidad y la creatividad finalmente se hibridan; la ausencia de una invalida la relación y anula la gestión. Etimológicamente gestión se concibe dialécticamente.

El territorio (*terra torium*) no es la sociedad en acción; tampoco es la naturaleza, el sustrato físico natural y/o construido; en sentido amplio es naturaleza y sociedad en interacción

³ Desde hace diez años en cursos universitarios muy heterogéneos en público, profesiones y lugares nuestro Equipo Territorio y Gestión está sistematizando centenares de prenociones de territorio con el propósito de realizar un análisis de contenidos. Hasta el momento, en cultura e imaginarios de cada uno prevalecen fuertes tradiciones inductivas y deductivas sobre pensamiento dialéctico; asimismo sobresalen tradiciones nomotéticas e idiográficas.

⁴ El uso del vocablo latín *gerere* se refiere a la “acción de administrar”, uso que se remonta en la lengua francesa al año 1455; mientras que el vocablo *gestatio*, en el sentido de “estar encinta” data del año 1537; a su vez la raíz de *gestatio* se asocia al latín *gerere*, éste último en términos de incubar un hijo; en 1866 *gestatio* se emplea en sentido figurado como “trabajo latente que prepara el nacimiento, la puesta a punto de una creación del espíritu, de una situación nueva” (P.Robert; 1988:865)

dialéctica. El territorio es un lugar de variada escala donde sujetos –actualmente del Estado, el mercado y la ciudadanía- ponen en interacción sistemas de acciones y sistemas de objetos, constituidos éstos por un sinnúmero de técnicas –híbridos naturales y artificiales- e identificables según particulares acontecimientos -en tiempo-espacio- y con diversos grados de inserción en la relación local-meso-global.

En esta definición previa y provisoria del territorio como objeto de estudio se identifican al menos seis ejes de análisis: 1-Sujetos del Estado, el mercado y la ciudadanía; 2-Natural, artificial, técnicas; 3-Sistemas de objetos, sistemas de acciones; 4-Tiempo, espacio, acontecimientos; 5-Local, meso, global.⁵ Estos cinco ejes de análisis son apriorísticos en la construcción del objeto, mientras que hay un sexto eje de análisis que, como se analiza mas adelante, surge a posteriori: se trata de los espacios euclidianos y topológicos y de espacialidades absolutas, relativas y relacionales derivadas de aquellas concepciones espaciales.

Recordemos que, a partir de Bachelard, un objeto de estudio se construye en la combinación de cuatro momentos⁶: en el caso que nos ocupa –territorio- el recorte de la realidad puede ser un espacio-tiempo en micro, meso o macroescala; la concepción parte del reconocimiento de relaciones contradictorias, conflictivas, complementarias y cooperativas entre sujetos del Estado, el sector privado y la ciudadanía, que traccionan diferentes formas de valorización y de apropiación en los sistemas de objetos y sistemas de acciones más salientes de cada lugar o territorio; los seis ejes de análisis se articulan en diverso grado, haciendo prevalecer en este proceso de articulación conceptual, una o dos dimensiones de análisis sobre las restantes.

Cómo ingresa la gestión en el territorio ? Repasando estos seis ejes de análisis y la noción genérica de territorio⁷ se trata de reconocer las modalidades en que los sujetos del Estado, el sector privado y la ciudadanía traccionan cambios en cada lugar del Planeta cualquiera sea su escala y su intencionalidad. Recordemos que la noción de gestión se concibe a partir

⁵ De estos cinco ejes de análisis, el primero surge básicamente del quehacer con profesionales de la sociología integrantes del Equipo Territorio y Gestión; mientras que los últimos cuatro surgen de sucesivas relecturas de Milton Santos (op.cit.2000); estos cinco ejes son puestos en práctica en proyectos y trabajos concretos del Equipo, mediante sucesivos ejercicios de articulación conocimiento-realidad. En el proceso de construcción del objeto se incorpora como eje de análisis determinante a los sujetos, habida cuenta que en el trabajo anterior (Bozzano, H.:2000) éstos se encontraban mediados por procesos macro y meso ocupando una posición secundaria.

⁶ El establecimiento de un recorte de la realidad, la caracterización del objeto de estudio a partir de concepciones determinadas, la articulación entre conceptos y el reconocimiento de dimensiones de análisis, privilegiando la pertinente.

⁷ El territorio es un lugar de variada escala donde sujetos –actualmente del Estado, el mercado y la ciudadanía- ponen en interacción sistemas de acciones y sistemas de objetos, constituidos éstos por un sinnúmero de técnicas –híbridos naturales y artificiales- e identificables según particulares acontecimientos -en tiempo-espacio- y con diversos grados de inserción en la relación local-meso-global.

de una articulación racionalidad/creatividad.⁸ Subyacen a la gestión nociones tales como acción, cambio, transformación, posibilidad, incertidumbre, visión, proyección, oportunidad y futuro, en las que es preciso resignificar la relación sujeto-objeto incorporando al análisis los agentes de desarrollo (profesionales) y los sujetos de cambio (funcionarios, empresarios y vecinos) para definir un objeto de intervención que no termine depositado como un texto anillado más en las bibliotecas.

Qué define la gestión? La gestión es una administración racional con creatividad que se manifiesta en una acción intencionada donde participan la valorización, la apropiación y la comunicación. En esta definición previa y provisoria de la gestión como objeto de intervención se identifican al menos cuatro ejes de análisis: acción, valorización, apropiación y comunicación. Estos ejes se numeran sucesivamente del 7 al 10. Toda acción individual o colectiva tiene una intención explícita o implícita. La valorización tiene al menos tres lecturas: socio-cultural (como valor de uso, incluido el valor simbólico), económica (como valor de cambio) y pública (como valor de uso complejo) La apropiación se entiende a partir de una dialéctica vertical-horizontal en la que los sujetos se apropian o bien son ajenos en mayor o menor medida de la acción o el proceso en el que están incluidos. La comunicación es la *communicatio* = la puesta en común mas o menos participativa a partir de la cual se generan vinculos y aconteceres muy diversos entre los sujetos del Estado, el mercado y la ciudadanía.

Al tratarse éstas, de definiciones previas y provisorias generales de territorio y gestión como objeto de estudio y de intervención, es menester plantear algunos intentos de aplicación, entre un sinnúmero de casos, con el propósito de poder precisar objetos de estudio mas particulares. En el caso que nos ocupa se trata de doce localidades de diverso tamaño y de sus respectivas áreas de influencia agropecuarias.

Una de las diez categorías de analisis de territorio y gestión es eje central de esta investigación: la acción; ya que se trata de una investigación básica y aplicada orientada a promover un círculo virtuoso entre el conocimiento, la realidad y su transformación mediante la participación de sujetos y actores del Estado, la ciudadanía y el sector privado. Entre los principios investigados y aplicados a la gestión del territorio, uno de ellos es determinante del objeto de investigación y de intervención para el Proyecto de Desarrollo Territorial propuesto: la acción entendida como capital social en acción a partir de un proceso de co-

⁸ El origen del vocablo se remonta a dos términos de origen latín: *gerere* y *gestatio*, el primero se refiere a la acción de administrar, el segundo alude a la gestación, originalmente en el vientre materno, luego su significado se amplía. La gestión puede entenderse en términos de administración con creación. Siendo contradictorias, la racionalidad y la creatividad finalmente se hibridan; la ausencia de una invalida la relación y anula la gestión.

construcción entre Estado, ciudadanía y sector privado, potenciando respectivamente capital institucional y cultura institucional, capital cultural e identidades y capital económico y racionalidades específicas, en particular de empresariados locales y regionales.

La concreción de esta investigación supone la articulación entre conocimiento (diez ejes de análisis) y realidad (la situación del ramal ferroviario hoy) mediante un conjunto de nociones operativas. A continuación se presenta una tabla resumen de la cuestión:

PROYECTO "DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL MEDIANTE LA REACTIVACIÓN DEL RAMAL FERROVIARIO LA PLATA-BAVIO-MAGDALENA-VERÓNICA-PIPINAS". Proyecto Territorio y Gestión, UNLP-CONICET-CIC		
CONOCIMIENTO ←		→ REALIDAD
Ejes de análisis	Nociones operativas	Aplicación al caso
SUJETOS DEL ESTADO, EL SECTOR PRIVADO Y LA CIUDADANÍA	sujetos de cambio, sujetos de statu quo y agentes de desarrollo	Vecinos, ONGs, gobiernos locales, Onabe, Secretaria de Transporte, microempresarios, empresarios pymes, propietarios rurales, profesionales facilitadores, etc
NATURAL+ARTIFICIAL=TECNICAS	medio natural, sitio y posición	Pampa ondulada, pampa deprimida, ribera platense, red ferro-vial, catastro rural, hidrografía
SISTEMAS DE OBJETOS Y SISTEMAS DE ACCIONES	lugares o patrones de ocupación y apropiación territorial	Centros, subcentros y corredores centrales, Barrios consolidados, Barrios en consolidación y suburbio débil, Grandes equipamientos, Producciones intensivas y subutilizado en valorización, Mixto periurbano, Caseríos y parajes, Agrícola sin riego, Agropecuario, Ganadero vacuno, Sitios turísticos en espacios protegidos
ACONTECIMIENTOS EN TIEMPO-ESPACIO	acontecimientos determinantes, fases del proceso de organización territorial	Extensión del ramal ferroviario (fines siglo XIX), Cierre del ramal ferroviario (década 1970) y acciones para reactivarlo (2003 y continúan) Creación, expansión, consolidación, fortalecimiento, estancamiento y retracción en caseríos, parajes, localidades y ámbitos rurales
GLOBAL, MESO Y LOCAL	acontecimientos jerárquicos, homólogos y complementarios	Decisión de cerrar el ramal ferroviario, intención de preservarlo, intención de ponerlo en marcha
ESPACIO Y ESPACIALIDADES	localización, distribución, cora, configuración territorial, espacialidades absoluta, relativa y relacional	Niveles de accesibilidad y de conectividad mediante la red vial y ferroviaria actual, presente y futura. Espacialidad relativa, espacio-tiempo y espacio-costo
ACCION	acción, intención, decisión, motivos de acción, voluntad, cultura institucional, capital social y "capitalización social"	Acciones realizadas en relación con la puesta en marcha del tren y de otras actividades sociales y económicas
VALORIZACION	valor socio-cultural, valor económico y valor público	Revalorización socio-cultural y pública del predio del Onabe Revalorización económica y social de circuitos socio-productivos
APROPIACION	apropiación, enajenación, modelos <i>bottom-up</i> y <i>top-down</i>	Puesta en práctica de dialéctica vertical-horizontal y horizontal vertical con sujetos de cambio Incremento de la apropiación y reducción de la enajenación

COMUNICACIÓN	vínculo, negociación, mediación, puesta en común y suma de voluntades	Construcción de red vincular mediante negociaciones, mediaciones, puestas en común y suma de voluntades
--------------	-----------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------

Desarrollo del proyecto

Hasta el momento el Proyecto UNLP-CONICET-CIG consta de siete capítulos : 1- antecedentes y fundamentos, 2-características de la región y de su población, 3-análisis expeditivo y estimación de demanda esperada e ingresos, 4-determinación de la tecnología a utilizar, 5-estimación preliminar de gastos de explotación, 6-evaluación preliminar del proyecto, y 7-continuidad y concreción del proyecto de desarrollo regional.

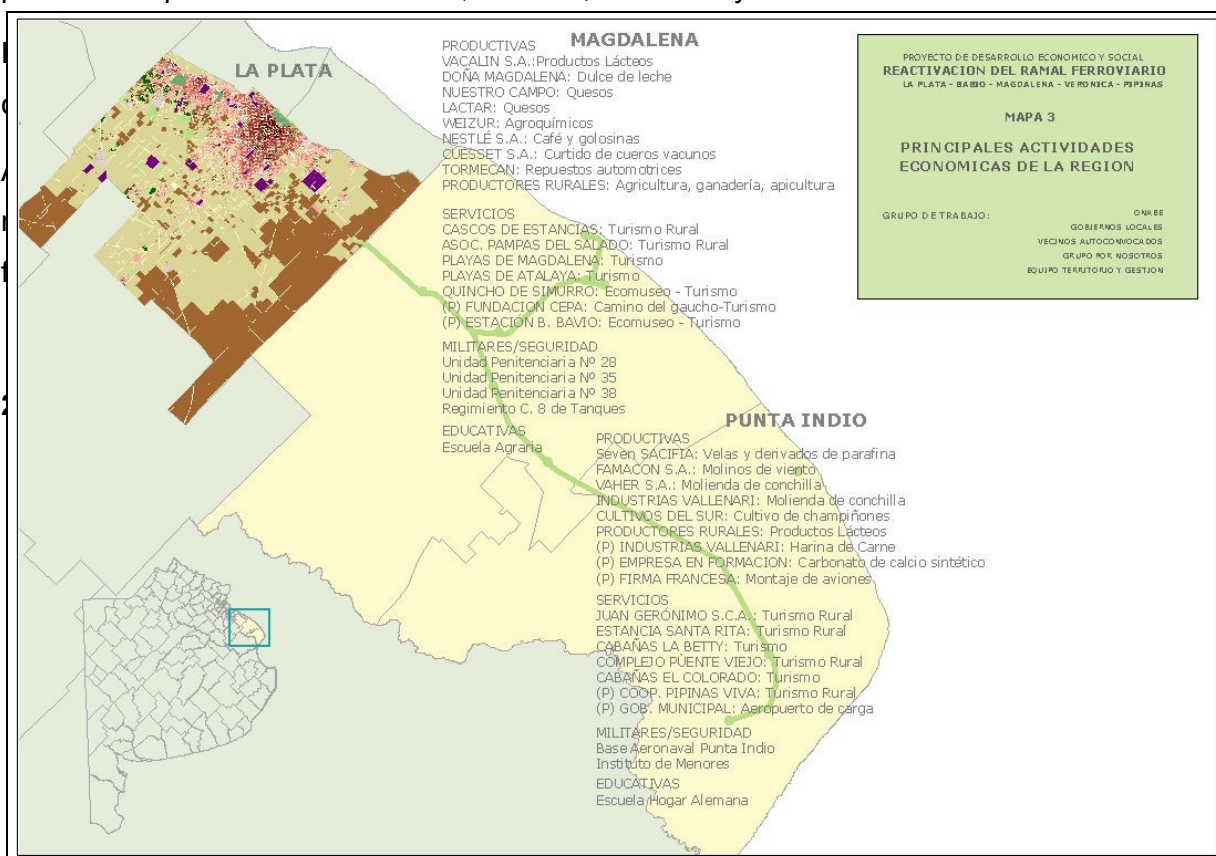
A continuación se presenta un resumen de los mismos

1- Antecedentes y fundamentos

El objetivo general es generar un modelo de gestión para reactivar un ramal ferroviario con explotación sustentable promoviendo el desarrollo económico y social de la región.

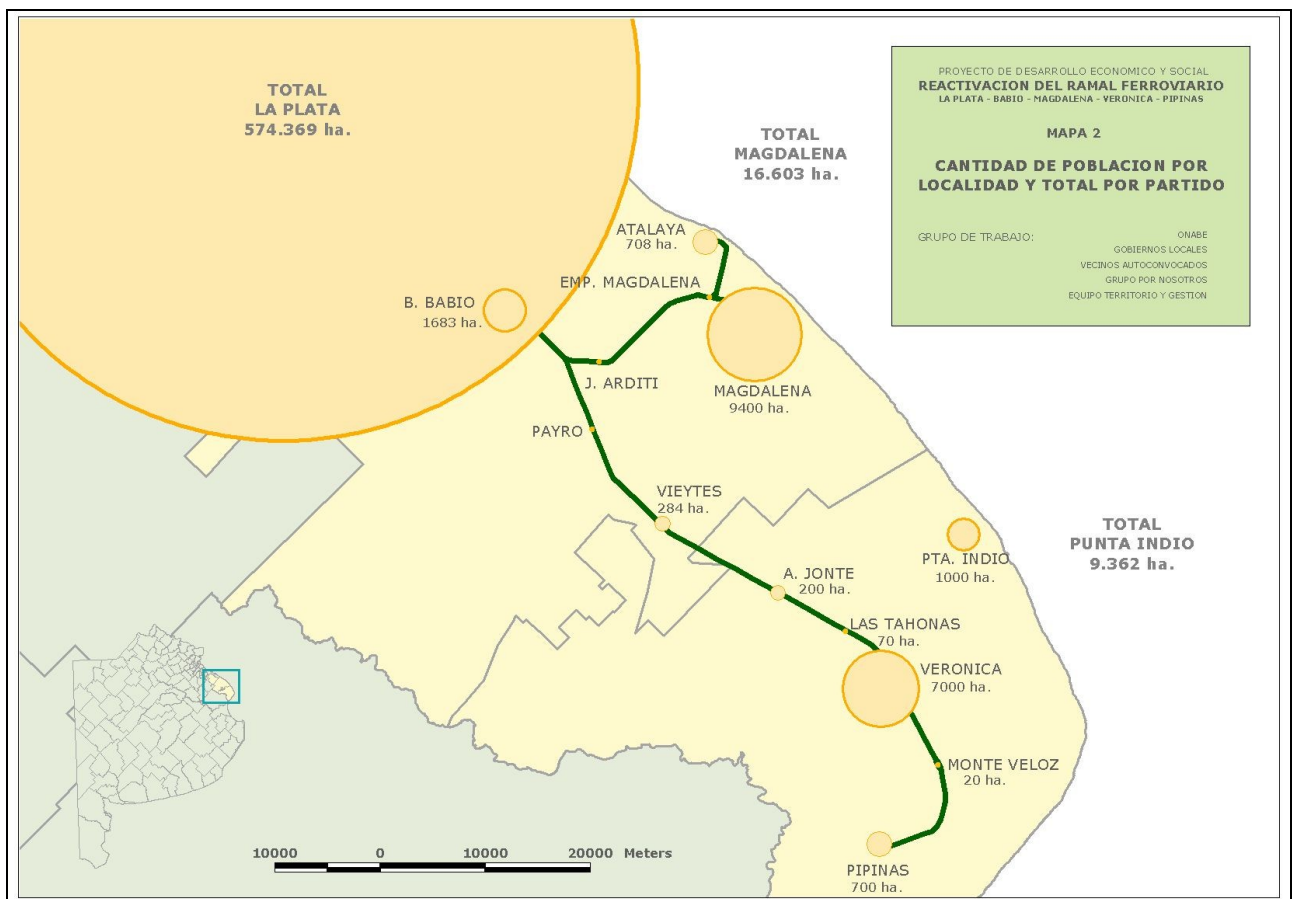
El cierre de numerosos ramales a fines de la década del'70 en la República Argentina provocó el despoblamiento en localidades, pueblos y ámbitos rurales.

El cierre del ramal ferroviario objeto de este proyecto está directamente relacionado con una involución económica en 12 pueblos y en 2500 explotaciones agropecuarias (30.000 habitantes y 5000 km² de ámbitos rurales). Este proceso se manifiesta asimista en la pérdida de oportunidades laborales, sociales, culturales y económicas.



El tren recorre dos ámbitos totalmente diferenciados: **uno urbano y periurbano** en el sureste del gran La Plata; y un ámbito **agropecuario** en Magdalena, Punta Indio y este de La Plata (mapa 1)

En el **ámbito urbano y periurbano** representa un tramo de 15,8 km entre Estación La Plata (1 y 44) y Estación Arana. La cuenca de pasajeros se estima en 120.000 habitantes. Recorre áreas de funciones centrales de primer rango- UNLP (cuatro facultades), UTN, Hospitales Policlinico y San Juan de Dios, Cementerio-; conecta numerosos barrios con áreas centrales (Villa Elvira, San Lorenzo, Elizalde, Seminario, Circunvalación, Policlinico) y afluente al centro de transferencia ferroautomotor La Plata.



SECTOR	ESTACION	PASAJEROS			TARIFA (\$)	INGRESO ANUAL
		DIA	MES	AÑO		
1	1- Las Pipinas 2- Monte Veloz 3- Verónica 4- Las Tahonas 5- A. Jonte 6- Vieytes 7- R. Payro NOTA: B. Bavio, léase B. Bavio. R.J. Payró: léase 100 habitantes					
3 - Análisis expeditivo y estimación de demanda esperada e ingresos						
SUBTOTAL						
Para la realización del análisis de la demanda se parte de una información base y un modelo operativo . Con referencia a la información de base se pueden citar las cifras de pasajeros por ferrocarril antes de la clausura de los servicios en 1978, así como la estimación actual de los pasajeros que se moviliza por transporte público automotor, y algunas condiciones de la oferta de servicios: tiempos de viaje y tarifas competitivas. Se estima una participación del modo ferroviario en 70%.						
2	8- Magdalena 9- La Magdalena 10- Arditi 11- B. Bavio 12- I. Guenas					
En relación al modelo operativo , sobre un total de 17 estaciones, los mismos son clasificados en tres sectores: 1) Entre La Plata - Bavio - Pipinas: 2 trenes diarios; 2) Entre La Plata - Bavio - Magdalena: 4 trenes diarios; y 3) Entre La Plata - Arana: 14 trenes diarios.						
3	13- Arana 14- Elizalde 15- Circunvalacion 16- H. Policlínico 17- C. de Medicina					
A continuación se presenta el modelo de tabla de estimación de demanda esperada. La información correspondiente a cada ítem es parte del Proyecto de Investigación UNLP-CONICET-CIG a trabajar con las autoridades pertinentes motivo por el cual se exponen en este informe datos parciales.						
SUBTOTAL						
TOTAL PROYECTO				502560	----	

La evaluación preliminar realizada en el marco del Proyecto UNLP-CONICET-CIC permite afirmar que los ingresos anuales estimados para el proyecto guardan una relación razonable con los egresos.

4 - Determinación de la tecnología a utilizar

En función de los niveles de flujo estimados se define de manera preliminar la tecnología más adecuada: se trata de un Coche Motor Liviano-Tracción Diesel, con las siguientes características: bajo peso por eje, tiende a minimizar inversiones en infraestructura y a reducir gastos de mantenimiento. Un aspecto muy significativo es que se puede tratar de tecnología de fabricación nacional (Materfer, Zanello, otros) o bien de alternativas de importación de material nuevo o usado, considerando un impuesto equivalente al 60% del costo original.

En el Proyecto UNLP-CONICET-CIC se establecen los valores de mercado testigo para una formación de tres unidades cero kilómetro, para una formación de 30 años de antigüedad en condiciones de operación proveniente de España; o bien para una unidad motriz usada de 30 años de antigüedad en buen estado. Los requisitos para la puesta en marcha del Proyecto Reactivación del Ramal Ferroviario son de cuatro unidades motrices.

5 - Estimación preliminar de gastos de explotación

En función de experiencias de trabajo previas relacionadas con este Proyecto de Reactivación del Ramal Ferroviario se realiza una estimación preliminar de gastos de explotación en nueve ítems, a saber: 1-actividad operativa; 2-gastos de personal; 3-gastos de combustibles y lubricantes; 4-gastos de mantenimiento del material rodante; 5-gastos generales; 6-impuestos; 7-seguros; 8- gastos totales anuales de explotación; 9 - gastos de mantenimiento de la infraestructura

1-Actividad operativa. a) Trenes La Plata – Pipinas (Recorrido: 105km), dos trenes por día en cada sentido, kilometraje anual = 152.000 km, b) Trenes La Plata – Magdalena (Recorrido: 58,3 km), cuatro trenes por día en cada sentido, kilometraje anual = 168.000 km, c) Trenes La Plata – Arana (Recorrido: 15,8 km), catorce trenes por día en cada sentido, kilometraje anual = 160.000 km. Actividad Operativa Total = 480.000 km/año.

2-Gastos de personal. Administración 5 agentes; operación 4 agentes; conductores 8 agentes; inspección general 1 agente; total 18 agentes. Asimismo se realiza el cómputo de gastos de personal, comprendiendo salarios y cargas sociales.

3-Gastos de combustible y lubricante. Consumo de combustible/Km : 0,45 litros/km. Actividad anual: 480.000 km/año. Consumo combustible anual: 0.45 litros/km x 480.000 km/año. = 216.000 litros/año. Asimismo se realiza el cómputo de precio del gas-oil, del valor subsidiado para servicios de transporte de pasajeros, así como del gasto anual en combustibles y en lubricantes.

4-Gasto de mantenimiento del material rodante. Se establece un valor unitario estimado en pesos por kilómetro y un gasto anual total para los 480.000km.

5-Gastos generales. Comprende gastos en comunicaciones, energía, movilidad, papelería, promoción, imprevistos. Se establece a partir de situaciones semejantes como valor prototipo 15% de los gastos anteriores.

6-Impuestos. Se prevé el pago del 3% sobre los ingresos. A partir de dicha proporción se establece un monto.

7-Seguros. Se establece a partir de situaciones semejantes un gasto anual en seguros para mantener el ramal funcionando con normalidad.

8-Gastos totales anuales de explotación. Comprende la suma de los ítems 2 a 7.

9-Gastos de mantenimiento de infraestructura. Actualmente se evalúan alternativas con participación de los Municipios y/o de la Provincia. Se considera un plantel de 23 agentes, así como gastos de materiales de vía.

6-Evaluación preliminar del proyecto

La evaluación preliminar del proyecto comporta dos dimensiones: a) el proyecto ferroviario en si mismo, y b) la legitimación y sustentabilidad del proyecto de desarrollo regional a partir de la articulación entre sujetos partícipes de la transaformación.

a) Considerando la estimación preliminar realizada para la puesta en marcha del ramal ferroviario, surge un balance positivo de la relación ingresos–gastos. Sin embargo es preciso considerar que se trata de una evaluación preliminar sujeta en lo sucesivo a contrastación mas pormenorizada.

b) La factibilidad del Proyecto Ferroviario no significa la factibilidad del Proyecto de Desarrollo Regional. Es menester para ello fortalecer redes institucionales, sociales y económicas locales y extralocales para evitar que la puesta en marcha del tren derive en el futuro mediato o inmediato en un emprendimiento subsidiado: el tren en marcha debe ser sustentable social, económica e institucionalmente, sino será un nuevo fracaso. La puesta en práctica de una red en acción, con valorización, apropiación y comunicación es la etapa en la cual el Equipo UNLP-CONICET-CIG viene trabajando con los sujetos de cambio.

7-Continuidad y concreción del proyecto.

La continuidad y concreción del Proyecto está supeditada a la continuidad del *leit-motiv* teórico-empírico que se viene poniendo en práctica con sujetos partícipes de la iniciativa, habida cuenta que dichos sujetos han venido expresando su desconfianza en relación a experiencias previas vividas en algunos momentos desde el cierre del ramal hace 28 años.

Como se trata de no profundizar en obstáculos epistemológicos ni epistemofílicos, es menester también profundizar el circulo virtuoso de transformación que, en los últimos 2 años vienen transitando sujetos del Estado y la ciudadanía -personas con nombre y apellido- que intervienen de manera positiva, cooperativa, solidaria y complementaria para gradualmente continuar traccionando el cambio.

Las cuatro dimensiones teóricas de análisis de la gestión (acción, valorización, apropiación, comunicación: ver tabla) se indagan en términos de transformación, según el siguiente criterio: 1-En los últimos cinco años: Cuáles fueron las principales acciones intencionadas plasmadas en valorización, apropiación y comunicación en relación a la puesta en marcha del ramal ? Cuáles fueron las principales acciones en sentido contrario ? 2-En la actualidad, cuáles son las principales acciones en ambos sentidos?; y 3-Cuál es la acción que, como facilitadores y agentes de desarrollo, son más promovibles para el logro del objetivo

general ? Vale decir que para definir y promover los pasos de la gestión futura se analizan criterios de gestión actuales y recientes. Recordemos que la gestión es una administración racional con creatividad que se manifiesta en una acción intencionada donde participan la valorización, la apropiación y la comunicación.

En la medida que el proyecto se desarrolle se prevee la participación como promotores o como adherentes de diversas instituciones: Secretaría de Transporte del MISVPP, Secretaría Pyme del Ministerio de Economía, Programas en vigencia del Ministerio de Desarrollo Social, Comisiones de Trabajo del Honorable Congreso de la Nación, BICE, Ministerio de la Producción Provincia de Buenos Aires, Comisiones de Trabajo de la Legislatura Provincial, Programas específicos (Volver, Arraigo, otros), BAPRO, Cooperación Internacional y otros que se vayan sumando en la medida que generen acontecimientos homólogos o complementarios.

En este contexto están previstas una serie de actividades, organizadas en un **Estudio de Factibilidad Técnica y Socio-Económica del Proyecto**, que permita:

- Determinar con mayor precisión el balance económico
- Realizar el cálculo de las inversiones en infraestructura y material rodante
- Identificar las posibles fuentes de financiamiento
- Valorizar los beneficios sociales y económicos generados
- Dar la oportunidad a ciudadanos, actores públicos y privados locales de ser partícipes de un proyecto de desarrollo económico y social
- Integrar el proyecto de reactivación del ramal a un plan estratégico de mayor alcance que incluya otros planes, programas y proyectos en marcha” (Proyecto Territorio y Gestión, UNLP-CONICET-CIC)

Reflexiones finales

Este proceso particular permitirá demostrarnos que, cada sujeto poniéndose un poco en el lugar del otro será más consciente que, su satisfacción y/o su beneficio, también en alguna medida, implicará la de otros sujetos muy diferentes, aún reconociendo inercias institucionales y el fuerte peso de perpetuos conflictos y contradicciones inherentes a nuestra esencia humana.

Statu quo, resistencia y transformación: subyace a este planteo la resistencia a un modelo hegemónico perverso y canales de transformación concreta, en conciencia, en acciones y en objetos; como también subyace, la intencionalidad de superar un *statu quo* que, en

millones de lugares de nuestro Planeta, no hace sino profundizar en la praxis, otro círculo mucho mas grande: se trata de un círculo vicioso y perverso que profundiza en toda la Tierra las desigualdades, el atropello y la indignidad.

Se trata de un proceso de co-construcción gradual y complejo de conocimiento, realidad y de sus posibilidades de transformación entre sujetos del Estado, la ciudadanía, el sector privado y profesionales universitarios -facilitadores y agentes de desarrollo de dicho proceso- siendo conscientes de los escenarios conflictivos, contradictorios, solidarios y complementarios en los que el *statu quo* y/o la transformación tendrán lugar.

Bibliografía básica

- BACHELARD, Gastón (1984) La formación del espíritu científico. Siglo XXI, México.
- BOURDIEU, Pierre, J.C.CHAMBOREDON y J.C.PASSERON (1996) El oficio del sociólogo. Siglo XXI, México
- BOZZANO, Horacio (2000) Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles. Aportes para una Teoría Territorial del Ambiente. Espacio, Buenos Aires.
- BOZZANO, Horacio (2003) Territorio, híbridos de base dialéctica. Reflexiones sobre el objeto de la Geografía. En: Reflexiones Geográficas N°10, U.N.Río Cuarto
- BOZZANO, H. (2005) Territorio y Gestión. Conocimiento, realidad y transformación: un círculo virtuoso?. En: VII Encuentro Internacional Humboldt, Merlo, San Luis
- BRUNO, Sofia (2003) "Capital social: aportes para la construcción de una dialéctica", Equipo Territorio y Gestión, UNLP (inédito)
- FEDELI, Julia y SPINELLI, Eleonora (2003) "Hacia una mirada dialéctica cultural en el campo de la comunicación", Equipo Territorio y Gestión, UNLP (inédito)
- KAROL, Jorge (2004) "Actores Sociales y gestión de la ciudad". Cátedra Planeamiento Urbano, FADU, Universidad Nacional de La Plata (inédito)
- MONTAÑEZ GOMEZ, Gustavo et al (2001) Espacio y territorios. Razón, pasión e imaginarios. Universidad Nacional de Colombia, RET-Red Espacio y Territorio. Ed.Unibiblos, Bogotá.
- NOGUES, Romina (2003) "Pensando la Argentina de hoy: Una mirada Sociológica sobre el Estado, el Mercado y la Ciudadanía frente a los dilemas del Desarrollo Local." Equipo Territorio y Gestión, UNLP, La Plata (inédito)
- PRIGOGINE, Ilya (1996) El fin de las certidumbres. Ed.Andrés Bello, Santiago de Chile
- ROBERT, Paul (1988) Dictionnaire de la Langue Francaise Le Petit Robert 1, Paris
- SANTOS, Milton (2000) La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción. Editorial Ariel, Barcelona
- SANTOS, Milton (2000b) Por uma outra globalizacao, do pensamento único a consciencia universal. Ed.Record, Rio de Janeiro.
- SANTOS, Milton (1996) Metamorfosis del espacio habitado. Editorial Oikos-Tau, Barcelona
- SAVATER, Fernando (2003) El valor de elegir, Editorial Planeta / Ariel, Buenos Aires
- SERRES, Michel (1995) Atlas. Colección Teorema, Ed. Cátedra, Madrid
- TORRADO, Susana (2004) "La herencia del ajuste". Colección Claves para Todos, Ed. Capital Intelectual, Buenos Aires