

TRANSPORTE, MOVILIDAD Y DESARROLLO TERRITORIAL. EL CASO DE LA REACTIVACIÓN FERROVIARIA EN ENTRE RÍOS, ARGENTINA. 2009 – 2011

Cirio, Gastón¹ - Bozzano, Horacio¹ - Barrionuevo, Cintia²

¹Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Tecnológicas (CONICET)-Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS - UNLP -CONICET)-Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)-Universidad Nacional de La Plata (UNLP)-Equipo TAG UNLP-CONICET en el GDRI CNRS INTI *International Network of Territorial Intelligence*. gastoncirio@gmail.com - bozzano59@hotmail.com

²Equipo TAG UNLP-CONICET en el GDRI CNRS INTI *International Network of Territorial Intelligence*-Instituto de Investigaciones en Humanidades y Ciencias Sociales (IdIHCS - UNLP -CONICET)-Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (FaHCE)-Universidad Nacional de La Plata (UNLP). cintiabarrionuevo@gmail.com

Resumen

Considerando un enfoque integral respecto al territorio y su imbricación con lo social surge la necesidad de plantearse cómo es posible conducir las propias dinámicas del territorio hacia el desarrollo. El artículo presenta una experiencia de investigación llevada a cabo en la Provincia de Entre Ríos, Argentina, en el marco de un proyecto orientado al estudio del transporte, el ordenamiento y el desarrollo territorial provincial mediante la reactivación de un ramal ferroviario de pasajeros. Se expone el análisis de las características de la movilidad de la población objeto de estudio mediante el desarrollo de tres tipologías de localidades (perfil socio institucional, perfil económico, y accesibilidad-conectividad) y la aplicación de una encuesta sobre las necesidades y demandas orientada al transporte ferroviario. El artículo concluye ofreciendo algunas reflexiones e interrogantes sobre los resultados obtenidos a partir de la investigación.

Palabras clave: Territorio - Espacio geográfico - Reactivación ferroviaria - Posición -Situación.

TRANSPORT, MOBILITY AND TERRITORIAL DEVELOPMENT. THE EXAMPLE OF RAILWAY REVIVAL IN ENTRE RIOS, ARGENTINA.2009-2011

Abstract

From a holistic approach to the subject of how territory intertwines with social reality, it is brought to the surface the need to consider how to lead the dynamics of the territory towards development. This article introduces a research experience conducted in the province of Entre Ríos, Argentina. The research was carried out within the framework of a project oriented to the study of transportation, management and territorial development by means of the reactivation of a passenger branch line. It offers the analysis of the characteristics of the mobility of the population under study through the development of three types of locations (socio-institutional profile, economic profile, and connectivity- accessibility) and the implementation of a survey on the needs and demands which railway transportation face. The article concludes by offering some thoughts and questions about the results obtained from said research.

Keywords: Territory - Geographical space - Typologies - Branch line reactivation – Position - Situation

Introducción

La articulación concreta y real entre políticas de transporte, movilidad de la población y desarrollo territorial en la República Argentina y en América Latina en general, no registra numerosos antecedentes exitosos. Suelen prevalecer políticas de transporte escindidas de políticas territoriales, y políticas territoriales que no consideran en su real dimensión las políticas de transporte. Así, es común que las políticas de gestión del transporte, y las políticas referidas a la infraestructura del transporte, se aborden de manera aislada respecto a las dinámicas territoriales más amplias en las que se inscriben. Esta última afirmación deja en claro, de manera implícita, el abordaje que en este trabajo se plantea respecto a las categorías de espacio y territorio, en vinculación con el transporte. Así, y enmarcado en una visión materialista e histórica del espacio como una dimensión de la totalidad social. "...el espacio es entendido como una instancia o una estructura social integrante de la totalidad social, y como tal toma un carácter de estructura subordinante-subordinada, es productor y producido" (Hiernaux, N. y Lindón A. 1993:92). Habiendo numerosos investigadores que trabajan en América Latina hace más de una década reinterpretando con matices la Teoría Social Crítica del Espacio de Milton Santos, se trabaja con una de ellas, en la cual se rescatan, reelaboran y procuran articular cuatro ejes de análisis, a saber: sistemas de objetos y sistemas de acciones, técnicas, acontecimientos, y lo local, lo meso y lo global (Santos, M. 1996). Así, se parte de una concepción territorial como macro objeto, entendiendo al territorio como "Un lugar de variada escala -micro, meso, macro- donde actores -públicos, privados, ciudadanos, otros- ponen en marcha procesos complejos de interacción -complementaria, contradictoria, conflictiva, cooperativa- entre sistemas de acciones y sistemas de objetos, constituidos éstos por un sinnúmero de técnicas -híbridos naturales y artificiales- e identificables según instancias de un proceso de organización territorial en particulares acontecimientos -en tiempo-espacio- y con diversos grados de inserción en la relación local-meso-global. El territorio se redefine siempre" (Bozzano, H. 2009: 94-95).

Considerando este enfoque integral respecto al territorio y su imbricación con lo social surge la necesidad de plantearse cómo es posible conducir las propias dinámicas del/los territorio/s hacia el desarrollo. Al respecto, y reconociendo los aportes teóricos realizados por autores como Milton Santos, Antonio Vázquez Barquero y Oscar Madoery, entre otros, se parte de una concepción amplia del desarrollo, en la cual el eje principal no está dado por la acumulación del capital, sino por la distribución y por las condiciones de reproducción del conjunto de la sociedad (Madoery, O. 2008). Se considera por lo tanto, que

el desarrollo no es sólo un proceso de mejora de la eficiencia económica, sino también de la equidad social y del equilibrio territorial y ambiental (Vázquez Barquero, A. 1999) en el cual debe procurarse el despliegue de capacidades de adaptación, de transformación y de control (Madoery, O. 2008) así como de transformación y de construcción de otra globalidad desde lo local (Bozzano, H. y Karol, J. 2010) así como también el desarrollo de capital social (Bourdieu, P. 1986; Coleman, J. 1990) y capital social comunitario (Durstun, J. 2000).

Pensar, desde el marco teórico brevemente presentado, las relaciones entre territorio, infraestructura y redes de transporte -con especial énfasis en la modalidad ferroviaria- y movilidad de la población supone un gran desafío para la generación de conocimiento científico-académico orientado a ser insumo útil para la toma de decisiones en materia de ordenamiento del territorio y de generación de procesos de desarrollo territorial. Retomando la propuesta de Hiernaux-Lindón, el espacio es productor y producido. Así, “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, M. 1996:51-52). En esta dinámica planteada por Santos, es posible reconocer la interacción entre historia social del territorio y procesos actuales, entre condiciones establecidas mutuamente a lo largo de la historia, entre sistemas de objetos (transporte ferroviario en el caso que nos ocupa) y sistemas de acciones (movilidad de la población, reactivación ferroviaria), inscribiendo el proyecto en un marco de acción amplio que debe reconocer la reactivación de un ramal ferroviario como un acontecimiento (Santos, M. 1996:121) con capacidad de transformar profundamente la realidad de un territorio determinado, y a su vez, ser modificado por el territorio y la acción de todos los actores involucrados en el proceso. Al respecto Santos señala: “A través del acontecimiento podemos observar la constitución actual de cada lugar y la evolución conjunta de los diversos lugares, un resultado del cambio paralelo de la sociedad y el espacio” (Santos, M. 1996:131)

En este sentido intervenciones vinculadas a las redes de transporte presentan la “...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...” (Blanco, J. 2010:177). Sin embargo es necesario enmarcar esa potencialidad en un contexto más amplio vinculado a un sistema de transporte ferroviario en Argentina que supo ser estructurante del territorio nacional, con un amplio desarrollo desde mediados del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, llegando a una extensión máxima de 47.000 Km.

(Roccatagliata, J. 1987:58). Dicha tendencia al crecimiento ininterrumpido de la red ferroviaria nacional es profundamente modificada a partir de 1958, en una etapa denominada “regresión de la red” (Roccatagliata, J. 1987:63), que es profundizada en las siguientes décadas llegando a fines de la década de 1980 a una situación de extremo debilitamiento y crisis del transporte ferroviario¹. Al momento de abordar los últimos años del milenio respecto al proceso de degradación ferroviario Raposo propone: “un ferrocarril nacional al borde de su “extinción” fue sometido a importantes cambios en los últimos 20 años, dando cuentas de una larga historia de políticas erráticas que sumieron al sistema en una profunda degradación” (Raposo, I. 2009:26). Sin embargo en años recientes “resurge cierta orientación en las políticas públicas inclinadas a rescatar del impacto sufrido a las infraestructuras y servicios de transporte en el país” (Raposo, I. 2009:26).²

En este marco, reconociendo una variable histórica 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, B. y Smith, J. 1992:11) fue asumido el desafío que es presentado en este trabajo. El objetivo central de este artículo es el de presentar una experiencia de investigación en la cual se intenta aportar herramientas analíticas, metodológicas y teóricas a la producción de conocimiento como insumo válido para evaluar un proceso de reactivación de un ramal ferroviario de pasajeros, así como abordar la cuestión del desarrollo territorial potencial asociado. En primer lugar se plantean los vectores de explicación del territorio (1) y luego se desarrollan consideraciones generales sobre el caso de estudio (2) A continuación, se expone el desarrollo y análisis del eje de movilidad (3) a través de cuatro ejemplos aplicados que intentan abordar algunas de sus múltiples dimensiones: tipología de accesibilidad- conectividad (3.a), tipología de perfil socio institucional: posición y situación (3.b) tipología de perfil económico productivo (3.c), y encuesta “Un tren deseado” (3.d.). El artículo concluye (4) ofreciendo algunas reflexiones en torno a la articulación de las variables investigadas y el sistema de información territorial como insumos para la toma de decisiones en materia de transporte y ordenamiento territorial.

¹ No constituyendo el objeto central de este artículo, el análisis de la historia del sistema ferroviario nacional puede consultarse en los valiosos aportes de Scalabrini Ortiz, R. (1974 reedición), Roccatagliata, J. (1987) Schvarzer J. *et al* (2007), Raposo, I. (2009), Lopez, M. y Waddel, J. (2007) entre otros.

²“El Estado reasume la posibilidad de prestar servicios inter- jurisdiccionales de pasajeros mediante el Dec. N°1261/04 (deroga el Dec. N°1168/92). La decisión es el emergente del Plan Estratégico para la Reorganización, recuperación y modernización del Sistema Ferroviario Nacional” (Raposo y Cafarell, 2010:9)

1. Una aproximación al abordaje explicativo del territorio.

La concepción teórica y metodológica que orienta el abordaje, entendimiento y explicación territorial en el caso que se expone, toma conceptos de desarrollos teóricos provenientes de la Sociología y de la Geografía. Entre sus dos principales nutrientes, aunque no son excluyentes, destacan los aportes de la obra de Pierre Bourdieu (1997) y Milton Santos (1996). No hemos encontrado al momento investigaciones que, para el objeto de estudio aquí trabajado, sentaran a dialogar algunos de los conceptos que a continuación se analizan en relación con este objeto. Siendo un ejercicio teórico-metodológico complejo, el mismo se lleva a cabo partiendo de una reinterpretación más propia de las ciencias sociales que valora y reflexiona en los explanans y explanandum (Schuster, F. 2005) de cada territorio: una localidad, un pueblo, una región, en este caso en incipiente proceso de reactivación ferroviaria después de tres décadas.

No sin dificultades, de todas las formas explicativas posibles, el modelo de cobertura legal (Schuster, F. 2005, a partir de Hempel, Nagel, Popper y otros) ha sido tradicionalmente el que ha presentado mayor atractivo para los científicos sociales que intentaron explicar dinámicas y configuraciones territoriales. La Geografía tiene, en este sentido, una amplia tradición de trabajos descriptivos y explicativos a partir de modelos de cobertura legal con esquemas nomológico-deductivos.

Sin embargo, en esta investigación el carácter nomológico-deductivo de una explicación propia de las ciencias exactas y naturales, no tiene correlato semejante con explicaciones propias de las ciencias sociales. Así, pensar formas de abordar la explicación de la realidad social de un modo más complejo que el ofrecido por algunas vertientes fisicalistas en la explicación del territorio supone un intento de conectar las teorías sociales con el mundo vivido y experimentado por los actores. Si bien consideramos que el modelo de cobertura legal en sentido estricto no puede aplicarse de manera lineal a una explicación científica del territorio, sí es posible reemplazar aquella visión por leyes no universales, y de la misma manera las leyes pueden ser reemplazadas por procesos y perfiles explicativos. Estas leyes no universales pueden ser explicadas por procesos determinantes que ofician a modo de los principales explanans de un territorio; y en este sentido los dos capitales expuestos por Bourdieu en su obra *La distinción Criterio y bases sociales del gusto* (1988) – capital cultural y capital económico - en sus variantes más global o menos global- aportan una pista más que interesante para investigar en los explanans de cada territorio, no para encontrar leyes universales, sino algunas leyes particulares, entendibles a partir de algunos pocos procesos, particularmente culturales o socio-culturales y económicos o político-

económicos. Asimismo, y a los fines de continuar operacionalizando la investigación, es muy posible leer estos procesos que ofician de explanans de cada territorio en términos de sistemas de objetos y sistemas de acciones, así como encontrar acontecimientos homólogos, jerárquicos y complementarios (Santos, 1996) representativos de una particular relación local-meso-global. En este marco, entre todos los factores explicativos de una realidad compleja -social, cultural, política, económica, territorial y/o ambiental determinada- se trata de reconocer qué es lo que explica las localidades del ramal ferroviario en reactivación -el explanans- y qué es lo que debe ser explicado al cabo de la investigación: el explanandum.

¿Cuáles son los factores más determinantes que permiten explicar un territorio, un espacio social o socialmente construido? Al respecto, Bourdieu plantea "...El espacio social es construido de tal modo que los agentes o los grupos son distribuidos en él en función de su posición en las distribuciones estadísticas según los dos principios de diferenciación que (...) son sin ninguna duda los más eficientes: el capital económico y el capital cultural". (1997:30) Detrás del capital cultural, hay un sinnúmero de prácticas sociales, discursos, necesidades de la gente, anhelos y expectativas y rasgos propios de la identidad de cada grupo social. Detrás del capital económico está la moneda, la producción, la mercancía y el valor de cambio del suelo, bienes y equipamientos. El autor postula la existencia de un tercer y un cuarto tipo de capital. El capital simbólico, son todas aquellas propiedades reconocidas por otros, es decir, que son inmateriales (como la autoridad, el prestigio y la reputación) e incluso reconocidas como propias de la naturaleza de quien las detenta (talento, buen gusto y otros "dones"). Por último, el capital social, está relacionado con las redes de relaciones sociales derivadas de la pertenencia a determinado/s grupo/s, que son movilizables para la obtención de otros capitales en juego dentro de un campo específico (Bourdieu, P. 1979: 3). Bourdieu permite pensar una dinámica de posesión de estos capitales (económico, cultural, simbólico y social), en el que si bien la desigual distribución de capital económico (y por lo tanto de poder frente a quienes lo carecen) suele ser determinante, existe una especie de "tasa de convertibilidad" (Giménez, G 2005:87) en la cual la posesión de ciertos capitales puede habilitar la obtención de otros, en tanto de ello se trata la búsqueda activa del agente. Como se insinuaba en el párrafo precedente, también estos capitales se encuentran muy próximos a algunos de los conceptos centrales de Milton Santos en su Teoría Social Crítica del Espacio: sistemas de objetos y sistemas de acciones, lugar, acontecimientos, verticalidades y horizontalidades, así como acontecimientos homólogos, jerárquicos y complementarios.

Las ideas, presentes en Santos de poderes diferenciales en relaciones contradictorias como constitutivo dinámico del espacio, establecen ciertos puntos de contacto con la propuesta de Bourdieu, para quien el espacio es uno de los lugares donde se afirma y ejerce el poder (2000:122) Según el autor, en una sociedad jerárquica no hay espacio que no esté jerarquizado y no exprese las jerarquías y las distancias sociales. Sin embargo, en la concepción de Bourdieu, a diferencia de la hibridez indisoluble propuesta por Santos, aparece la idea de un espacio de carácter físico diferenciable, analítica y ontológicamente, de un espacio de carácter social. De esta manera, el espacio social reificado, físicamente objetivado, se presenta como la distribución en el espacio físico de diferentes especies de bienes y servicios, y también de agentes individuales y grupos localizados físicamente provistos de oportunidades de apropiación de esos bienes y servicios (Bourdieu, P. 2000:120). Estos espacios sociales objetivados físicamente, también llamados campos, suelen superponerse y dan lugar a valorizaciones diferenciales del espacio, que es estructurado en función de la posesión de diversos tipos de capitales en un contexto de lucha por la apropiación.

Desde la perspectiva de Bourdieu, el espacio social sería un espacio de distribución de posiciones jerarquizadas, que siendo relativamente estable es dinámico por naturaleza, interrelacionando el campo, en tanto distribución objetiva de capitales, con el habitus, como reacciones prácticas al campo. Coincidiendo con Tobio (2011:36-38), es posible caracterizar la idea de Bourdieu sobre el espacio social como una entidad fundamentalmente relacional, más que como una entidad física claramente definida. En efecto, las relaciones sociales cambiantes en el tiempo y las reconfiguraciones de los diversos campos, dan al espacio una dinámica constante de transformación. Santos coincide parcialmente con esta perspectiva al advertir acerca de la dificultad de interpretar el paisaje, en tanto relaciones físicas observables y estables, como lo constitutivo del espacio, estableciendo la necesidad de desentrañar relaciones de poder en torno a la apropiación y ocupación diferencial del espacio (Santos, M. 1986:37).

En la historia del ramal ferroviario en estudio hubo al menos cuatro acontecimientos en proceso (Bozzano, H. 2009:124; a partir de Santos 1996) que permiten entender cómo se fue conformando el territorio: el nacimiento de cada estación, el momento de mayor actividad económica, social y cultural del ramal, el cierre del ramal y su reapertura. Ninguno de estos acontecimientos en tiempo-espacio se produjo aislado, sino que fue representativo de un proceso más amplio: la política ferroviaria de fines del siglo XIX, el período de mayor auge de la Argentina agroexportadora en el centro-sur entrerriano, la política pública de

retiro de la actividad ferroviaria, y una política incipiente y aún muy explícita de apoyo al sistema ferroviario argentino.

De esta manera, el explanandum del territorio y del entendimiento territorial de las 21 localidades atravesadas por este trazado ferroviario entre Paraná y Concepción del Uruguay, se entiende principalmente a partir del capital simbólico, cultural, económico y social (Bourdieu, 1979), de sistemas de objetos y sistemas de acciones (Santos, 1996), de las técnicas como hibridación natural-artificial (Santos, 1996), de movilidades cotidianas, habituales e incorporadas (Kaufmann, 2006; Le Breton, 2006) y de acontecimientos en proceso.

2. Caso de estudio. El ramal Paraná-Concepción del Uruguay

En materia de políticas de transporte y políticas territoriales, la provincia de Entre Ríos no constituye una excepción al contexto nacional ya expuesto; sin embargo, en los últimos años ha sido escenario de algunas iniciativas que, aun siendo fragmentarias y mejorables, constituyen interesantes experiencias de abordaje de la problemática. Nos referimos a una política de reactivación ferroviaria³ orientada, en una primera etapa, a la puesta en marcha de servicios ferroviarios de pasajeros en los ramales priorizados, y a la creación de una unidad ejecutora de los proyectos (UEFER Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos). El caso refiere a un objeto de estudio e intervención enmarcado en un convenio de colaboración celebrado entre el gobierno provincial de Entre Ríos, Argentina, a través de su Ministerio de Planificación, Infraestructura y Servicios, y la Universidad Nacional de La Plata.⁴

La experiencia se desarrolla en un área de estudio ubicada en el sector centro-sur de la provincia litoral de Entre Ríos, Argentina, siendo el recorte territorial determinado por el área de influencia de un ramal ferroviario de 280 Km. de extensión que une de manera transversal los extremos oriental y occidental de la provincia. Dicho ramal recorre el territorio uniendo a 23 localidades de características sumamente heterogéneas. Destacan las dos

³ En el marco del PET Plan Estratégico Territorial Argentina 2016 (avance 2008) y del PEPER Plan Estratégico Integral de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos (2008). Se rescatan los lineamientos sobre Desarrollo Territorial Sustentable propuestos en el PEPER, donde se manifiesta un proyecto estratégico de reposicionamiento territorial sustentable en el contexto macrorregional y de desarrollo local en el contexto interno, en busca de un equilibrio territorial basado en el desarrollo de infraestructura como soporte para el desarrollo, a través de la puesta en marcha de un Plan Integral Vial y un Plan Multimodal de Transporte de Pasajeros y Cargas.

⁴ Convenio de colaboración "Transporte, Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Provincia de Entre Ríos" entre el Ministerio de Planeamiento e Infraestructura de la provincia de Entre Ríos y la Universidad Nacional de La Plata. UNLP N° de expediente: 100-1274/09. El proyecto fue desarrollado por miembros del equipo TAG UNLP CONICET coordinado por el Dr. Horacio Bozzano, con la participación de Ing. Fernando Frediani, Lic. Gastón Cirio, Becaria Cintia Barrionuevo, y pasantes Pablo Brichetti, Trinidad Tortora, Micaela Rende, Lucila Angelinetti y Cecilia Munafó.

localidades cabeceras por su tamaño poblacional y diversidad funcional, siendo Paraná capital provincial (237.968 habitantes, CNPHyV 2001)⁵ y Concepción del Uruguay capital departamental (67.474 habitantes, CNPHyV 2001) Las 21 localidades intermedias⁶ objeto de estudio en el caso que se presenta, constituyen un universo de 91.424 habitantes (CNPHyV 2001) configurando un escenario territorial sumamente complejo y heterogéneo, con una significativa brecha poblacional y socioeconómica. Se trata de una región caracterizada por el predominio de una accesibilidad y conectividad hegemonizada por la estructura de la red vial, con fuertes restricciones en lo referente a la conectividad y accesibilidad ferroviaria. Considerando todos los municipios y juntas de gobierno que se ven atravesados por esta traza ferroviaria, la población total del ramal se estima en unas 400.000 personas, destacándose que al menos 10 localidades de este ramal tenían menos de 1.000 habitantes en 2001.

3. La reactivación ferroviaria y la movilidad de la población

Dada la temática del convenio marco en el que se inscribe la investigación, reviste particular importancia y un rol central el estudio de la movilidad espacial de la población.⁷

La movilidad se refiere a un fenómeno complejo que es objeto de una larga tradición en la investigación geográfica, sociológica y demográfica. La movilidad espacial es actualmente un fenómeno susceptible de complejos análisis geodemográficos, aún en momentos en que la expansión moderna de la movilidad espacial cuestiona la asignación de las poblaciones a territorios determinados y claramente delimitados. De esta manera, coincidimos con Lévy y Dureau (2002) en que la movilidad es una relación social, una práctica social y un factor de reproducción social. Superando las visiones tradicionales que relacionan la movilidad de la población con el concepto clásico de migración, nos referimos a la movilidad espacial o territorial de la población como un concepto complejo y multifactorial que rescata los aportes de Kaufmann (2006) y Le Breton (2006), entre otros.

⁵ Los datos poblacionales presentados pertenecen al Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas, INDEC, 2001. Al momento de efectuar la investigación que aquí se presenta, aún no se encontraban disponibles los resultados oficiales del Censo Nacional de Población Hogares y Viviendas INDEC 2010 desagregados por localidad.

⁶ Oro Verde, Tezanos Pinto, Villa Fontana, Gobernador Etchevehere, Racedo, Crespo, Camps, Ramírez, Aranguren, Hernández, Betbeder, Nogoyá, 20 de Septiembre, Lucas González, Gobernador Sola, Rosario del Tala, Rocamora, Basavilbaso, Villa Mantero, Herrera, y Caseros. Cada una de estas 21 localidades constituye una estación ferroviaria. El ramal cuenta también con la estación Olegario Víctor Andrade, sin población estable, y el apeadero Palacio San José. El km 0 del ramal lo constituye la estación Bajada Grande, unida a la estación Paraná por 6 km de vía. Actualmente este primer tramo no está en funcionamiento

⁷ Complementario a la investigación que aquí se presenta, y en el marco del convenio citado, se desarrolló un estudio de Prefactibilidad económico social de la reactivación del ramal ferroviario bajo estudio, dirigido por el Ingeniero Ferroviario Fernando Frediani del Equipo TAG UNLP. La metodología de evaluación fue organizada en cuatro fases: 1) Evaluación de escenario y propuesta, 2) Establecimiento de requerimientos técnicos, 3) Ingresos, inversiones y costos de explotación y 4) Evaluación de balance económico social.

La investigación propuesta reconoce, siguiendo a Lévy y Dureau, que la movilidad de la población está compuesta por tres grandes ámbitos de análisis: estudios de accesibilidad (características de la oferta, red de transporte en la movilidad habitual), estudios de comportamiento (características de la demanda de transporte) y características sociales, económicas, temporales e institucionales. (Lévy, J y Dureau, F. 2002)

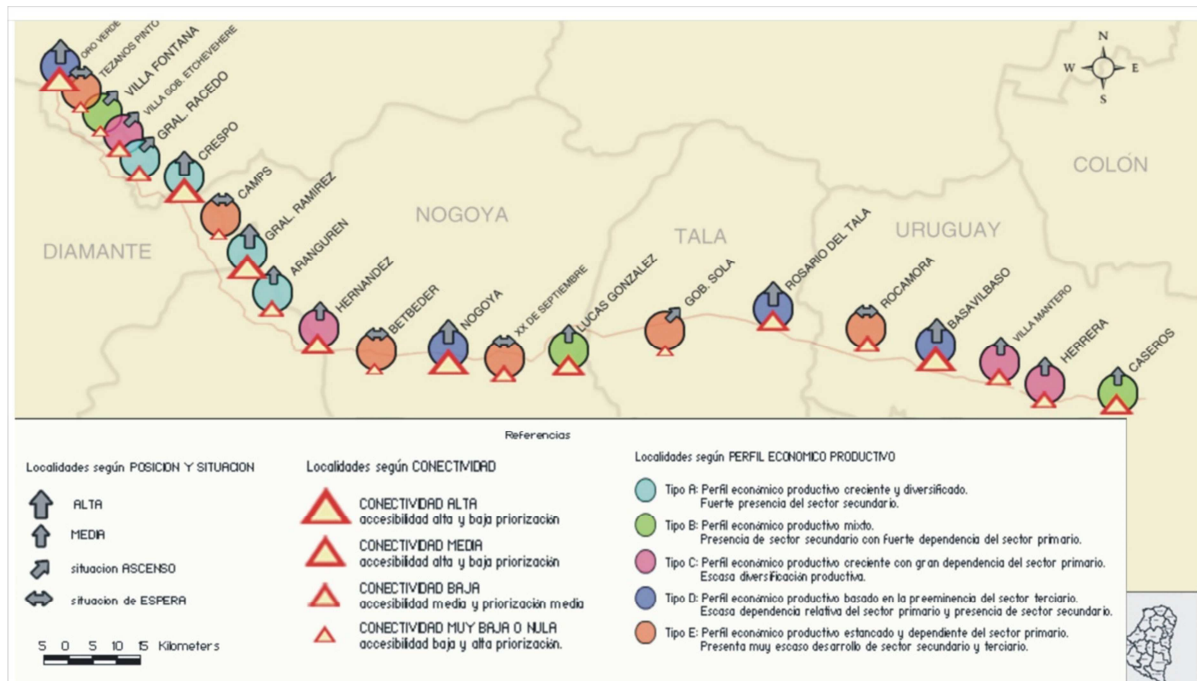
Si bien la descripción territorial de los flujos tiene y seguirá teniendo una importancia decisiva, en los últimos años la investigación científica se está desplazando desde la descripción territorial de los flujos (origen-destino) hacia la descripción y el análisis de los comportamientos diferenciales de movilidad (características de la población movilizadora, distancias recorridas, motivos, opciones de movilidad disponibles, entre otras). En este sentido, el principal objeto a investigar, en el marco de las tipologías desarrolladas, está constituido por todas aquellas movilidades de elevada frecuencia que no afectan la localización de la vivienda principal, recuperando los conceptos de movilidad cotidiana⁸ (Kaufmann, V. 2006), movilidad habitual (Le Breton, E. 2006) y movilidad incorporada⁹ (Le Breton, E. 2006).

En este contexto, y recuperando los tres ámbitos de análisis mencionados para el abordaje de la movilidad (accesibilidad, comportamiento-demanda-necesidad, y características socioeconómicas e institucionales) se reflejan los ejes teóricos propuestos para dar cuenta del explanans y explanandum del área de influencia del ramal y sus 21 localidades entre cabeceras: el abordaje de una tipología de conectividad y accesibilidad (sistemas de objetos y acciones, técnicas, acontecimientos en proceso); encuesta de perfiles de demanda (movilidad cotidiana, habitual, incorporada, comportamiento-necesidad-demanda), el estudio de perfiles económico productivos (capital económico); y perfiles socio institucionales (capital social y simbólico; posición y situación) dan cuenta de los esfuerzos realizados por operacionalizar estas variables en función de una comprensión y explicación profunda y cabal de las múltiples dimensiones que caracterizan al objeto de estudio. La correlación de las tipologías que se exponen en los siguientes apartados se representa gráficamente mediante un documento cartográfico que sintetiza el trabajo desarrollado (Figura 1).

⁸ Kaufmann distingue entre movilidad cotidiana (alta frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), movilidad residencial (baja frecuencia, desplazamiento dentro del espacio de frecuentación cotidiana), viaje (frecuencia alta, larga distancia) y migración (baja frecuencia, larga distancia).

⁹ Según Le Breton (2006) la movilidad espacial se puede dividir, según su función en la organización de la vida cotidiana, en una movilidad estratégica (aquella que tiene que ver con la localización de la residencia y con la adscripción a un territorio), movilidad habitual (la que satisface diferentes tareas de frecuencia cotidiana) y la movilidad incorporada, que más bien se refiere a la potencialidad técnica, física y cultural.

Figura 1. Correlación de Tipologías. Ramal Paraná - Concepción del Uruguay. 2011



Fuente: Equipo TAG 2011

3. a. Tipologías de localidades según accesibilidad y conectividad

Los criterios que orientan la clasificación que se propone a continuación recogen los resultados obtenidos a partir del análisis cuantitativo y cualitativo de las variables indagadas a través de las entrevistas realizadas en cada localidad, así como del análisis de fuentes estadísticas y planillas de observación en campo¹⁰. Cada tipología está caracterizada según los rasgos más significativos en relación a las necesidades, fortalezas y debilidades de sus infraestructuras de transporte. Dadas las particularidades del proyecto y los vectores teóricos ya expuestos, el criterio principal para denominar a cada categoría está dado por la **conectividad** entendida como “la disponibilidad de transporte y la concentración de opciones de viajes de pasajeros en función del trazado o los recorridos establecidos por las líneas de transporte en sus diversos modos: automotor, ferroviario, fluvial u otros,

¹⁰ La metodología aplicada para el desarrollo de esta tipología procura establecer una triangulación entre técnicas cuantitativas y cualitativas. Las fuentes trabajadas han sido tanto secundarias (estadísticas oficiales y empresariales) como primarias (relevamiento de datos en campo, encuestas y entrevistas en profundidad). Para más detalles ver UNLP Informe final (2011).

medido en distancia euclidiana, distancia-tiempo (isocronas), distancia-costos (isotimos)”. Complementan esta caracterización la **accesibilidad**, definida como “el grado o facilidad para poder acceder a una zona o área en función del trazado y características de la red vial caminera, ferroviaria, fluvial u otras, medido en distancias euclidianas”¹¹ y la **priorización** entendida como “una interpretación cualitativa del grado de relevancia que para cada localidad reviste la potencial reactivación ferroviaria” (UNLP Informe Final: 2011: 148). Como puede verse en la Tabla N° 1, surgen cuatro tipos de localidades.

Tabla 1. Localidades según tipología: Conectividad – Accesibilidad

Tipología	Conectividad	Accesibilidad	Priorización	Localidades
Tipo 1	Alta	Alta	Baja	Oro Verde Crespo, Gral. Ramírez, Nogoyá, Basavilbaso. Paraná, C. del Uruguay.
Tipo 2	Media	Alta	Baja	Hernández, Lucas González, Rosario del Tala, Caseros
Tipo 3	Baja	Media	Media	Villa Gob. Etchevehere, Gral. Racedo, Aranguren, XX de Septiembre, Rocamora, Villa Mantero y Herrera
Tipo 4	Baja	Baja	Alta	Tezanos Pinto, Villa Fontana, Camps, Betbeder y Gobernador Sola

Fuente: elaboración propia.

La **tipología 1** muestra localidades con muy alto grado de conectividad. Existen variadas alternativas en cuanto a modalidades de transporte competitivas y complementarias. La oferta es rica y variada en cuanto a alternativas de horarios y destinos, presentando importantes frecuencias diarias y numerosas unidades prestadoras de servicios. El ómnibus de media-larga distancia es la modalidad más común dentro de esta tipología, siendo ampliamente utilizados por las poblaciones locales. Complementan esta alternativa la existencia de servicios semipúblicos, a través de las modalidades de combi puerta a puerta, y de numerosas unidades de remises. Asimismo, en algunos casos, se encuentra presente también el ferrocarril como alternativa de transporte público. Las cinco localidades que constituyen esta tipología, excluyendo a las dos cabeceras del ramal, agrupan 61.097 habitantes, lo que representa el 66,82% de la población total y el 23,8% de

¹¹ Las definiciones de conectividad y accesibilidad son adaptada a partir de: UNLP (2003)

las estaciones ferroviarias del ramal. La **categoría tipo 2** presenta un escenario donde existe más de una alternativa de transporte público que, a pesar de no ser abundantes y totalmente eficientes, logran satisfacer las demandas y necesidades de los usuarios. A las alternativas de transporte en ómnibus, con ingreso a la terminal de la localidad y más de tres frecuencias diarias, se suman las alternativas representadas por la existencia del servicio de remis, que con decenas de unidades disponibles, con distintos grados de regularización, ofrecen variantes aprovechadas en forma masiva por los usuarios, debido a su mayor grado de confort, y mayor flexibilidad horaria. Los principales problemas que manifiestan las localidades incluidas en esta categoría se refieren al elevado costo del transporte público, por lo que la alternativa de un escenario de reactivación genera un moderado entusiasmo debido a la posibilidad de abaratar los costos. Estas localidades agrupan 22.183 habitantes, 24,26% del total poblacional del ramal siendo el 19,04% de las estaciones. Las **localidades de tipo 3** se caracterizan por tener una baja conectividad, dada por la escasez de alternativas de transporte público y semi público. Los servicios de ómnibus si bien están presentes, no satisfacen las necesidades y demandas de los usuarios locales. Las principales problemáticas vinculadas a este déficit se relacionan con la insuficiencia de frecuencias en los servicios de ómnibus, quedando amplias franjas horarias sin servir. Asimismo, otra de las principales problemáticas que presentan estas localidades respecto a sus sistemas de transporte se refiere a la escasa accesibilidad. Se trata de localidades que tienen accesos desde la ruta o bien en malas condiciones, extensos, o carentes de la infraestructura necesaria. Los servicios de remises suelen ser circunstanciales en estas localidades, tratándose de unas pocas unidades generalmente en malas condiciones de mantenimiento, sin regularización legal y sin regularidad en la prestación del servicio. Estas localidades agrupan 6.322 habitantes (6,91%) y el 33,33% de las estaciones. Aquí la alternativa de la reactivación ferroviaria a través de un servicio regular es vista con gran entusiasmo. De esta manera, los usuarios locales entienden que, si bien no se solucionarían todas la problemáticas que el transporte presenta, la vuelta del tren resultaría una atractiva alternativa, especialmente valorada por la regularidad del servicio, su bajo costo, y su alta accesibilidad, vinculada al lugar central que las estaciones ferroviarias tienen en estos pueblos. Por último, la **categoría de tipo 4** se refiere a pequeñas localidades que no alcanzan los 800 habitantes, con una conectividad muy limitada, o nula. En las mismas, no existen medios de transporte público o semipúblico, por lo tanto se encuentran en las condiciones de mayor vulnerabilidad de todo el escenario investigado. Los pobladores locales recurren en forma masiva a estrategias colectivas y solidarias de transporte,

organizándose entre vecinos para compartir algún vehículo personal. Estos pueblos están aislados por la mencionada carencia de transporte público y por el mal estado de las infraestructuras viales, responsable en buena medida de esa carencia, generando una muy baja movilidad de la población. En estas localidades, que agrupan 1.822 habitantes (1,99% de la población) y el 23,8% de las estaciones, el escenario potencial de un tren en pleno funcionamiento es entendido como una necesidad fundamental e imperiosa, siendo esperado con gran entusiasmo.

3. b. Perfiles socio-institucionales: posición y situación

La definición de perfiles que en este apartado se presenta propone un método sintético condensando diversos criterios, desde un enfoque multidisciplinar -principalmente de la Geografía, la Sociología y la Antropología- que retoma la dimensión territorial en sentido estricto, la institucional, la político-administrativa, la económico-productiva y la identitaria o cultural, en tanto incorpora representaciones sociales de estas ciudades y pueblos, constatadas en un proceso de 24 meses que han incluido jornadas de intenso trabajo de campo.

Así, se propone una clasificación basada en criterios conocidos existentes y en criterios contruidos originalmente a partir de la investigación. Estos son: de jerarquización, de determinación de áreas de influencia urbana; y, finalmente, un criterio producto del uso de los conceptos de posición y situación por parte de la Geografía y la Sociología. El sustento empírico es diferente en cada caso: el primero es producido dentro del marco político administrativo estatal, el segundo es una construcción de los investigadores a partir de una técnica cuantitativa y el tercero intenta triangular lo cuantitativo con lo cualitativo apoyándose en las representaciones sociales presentes en el discurso de los entrevistados y como éstos caracterizaban a la localidad (en sí y en relación con otras). Los insumos son: 1) La calificación oficial, en que el estado provincial determina municipios de primera y de segunda, así como centros de población rural en categorías I, II, III y IV.; 2) La identificación, mediante la planilla de observación "Perfil socio-institucional" de aquellas localidades donde sus habitantes acuden para satisfacer determinados servicios urbanos; 3) Los conceptos de **posición y situación** en la sociología de Pierre Bourdieu. Posición y situación se definen dentro de un campo, como red de relaciones objetivas entre posiciones. El campo (Bourdieu, P. 1991:92) es "un espacio social estructurado de posiciones e interacciones objetivas, (cuyas propiedades pueden ser analizadas en forma independiente de los agentes que participan en él), centradas en la producción, distribución y apropiación de un capital". Este capital puede ser: capital simbólico, capital económico, capital cultural y capital social.

La situación, es la situación actual o potencial en cuanto a esa distribución de poder (según el/los capitales en juego) y la relación objetiva con respecto a otras posiciones. Al respecto, Santos señala: "La noción de situación, utilizada en filosofía y en sociología, puede ser asimilada, en geografía, a la noción de área de incidencia (...)" (Santos 1996:128). La posición está relacionada a su vez con el concepto de habitus, que Bourdieu definió como "sistema de disposiciones duraderas y transferibles, estructuras predisuestas a funcionar como estructuras estructurantes, es decir, como principios generadores y organizadores de prácticas y representaciones..." (Bourdieu, P. 1991:92).

Siendo el ramal Paraná-Concepción del Uruguay un **sistema de posiciones**, podemos determinar entre ellas tanto relaciones objetivas de subordinación, complementariedad, etc., como la situación (actual y/o potencial) identificada a partir de los elementos más predominantes en el discurso de los actores locales (los datos cualitativos recogidos mediante las entrevistas individuales y grupales realizadas) y en los datos cuantitativos a los que hemos tenido acceso. Triangulando estos datos, hemos analizado la posición y la situación (en este caso, de 23 localidades) en un sistema de relaciones objetivas configurado a partir de un trazado ferroviario, desde el punto de vista de los actores. De esta manera, surgen cuatro agrupamientos principales.¹²

Las ciudades principales o **Localidades de Alta Posición** (Paraná, Oro Verde, Concepción del Uruguay, Crespo, Nogoyá, General Ramírez, Rosario del Tala y Basavilbaso) tienen una importancia que coincide objetivamente, ya sea por su centralidad político-administrativa o por la disponibilidad de recursos y voluntad de sus decisores locales, con un alto grado de influencia sobre las poblaciones cercanas. La misma se materializa en diversos grados de asociación con otros gobiernos locales, apoyos directos a la población vecina o por el hecho de que sus políticas públicas afectan a franjas de población cercana que acude regularmente a la localidad para obtener servicios educativos (terciarios y universitarios) o sanitarios, entre otros.

Por su parte las **Localidades de Posición Media** (Caseros, Villa Mantero, Herrera, Lucas González, Aranguren y Hernández) se caracterizan por estar dotadas de cierto número de servicios que, aunque su oferta no está diversificada y es mínima, las hacen destino de viaje de los poblados cercanos. El nivel máximo de estudios que se puede alcanzar en estas localidades es el nivel medio.

¹² En esta primera versión, las variables principales son la educación y la actividad económico-productiva predominante. La presencia de un establecimiento de nivel terciario o superior y de fábricas o áreas industriales serán los indicadores que nos señalen la mayor jerarquía dentro de este sistema. El supuesto que subyace es que la ausencia de estos indicadores es correlativa con el éxodo poblacional, por la falta de instituciones donde obtener títulos académicos y/o la escasez de puestos de trabajo, típica cuanto más exclusivamente agrícola es la economía local.

Como **Localidades en Situación de Ascenso** fundamentalmente, estarían categorizadas aquellas que poseen al menos un establecimiento educativo de nivel medio y aquellas como Racedo y Villa Fontana, donde se observa un escenario de crecimiento actual o potencial basado principalmente en la existencia de una gran empresa agroindustrial que dinamiza la economía local (Grupo Motta, Grupo Bolzán) o por un contexto como el de Gobernador Sola en el que el “boom sojero” dio nuevo impulso a la vida socio-económica de esta comunidad territorial.

Para las **Localidades en Situación de Espera** (Tezanos Pinto, Camps, Betdeber, XX de Septiembre y Rocamora) se retoman en principio las categorías de la Fundación Responde que señala que son pueblos “en riesgo” aquellos que tienen menos de 2.000 habitantes y cuya población disminuyó entre un censo y otro. Se trata de pequeños pueblos rurales, que en un contexto de significativa disminución de la población rural de la provincia, con 25.839 habitantes menos en ámbito rural durante el periodo 1991 – 2001 (CNPHYV, 2001) se caracterizan por presentar una gran dependencia en un escenario de estancamiento y vulnerabilidad.

3. c. Perfil económico-productivo

Partiendo de un enfoque nutrido de los abordajes eclécticos o multifactoriales de la geografía económica contemporánea, se procura caracterizar a las localidades del ramal de acuerdo a su agrupamiento por perfiles económicos definidos. La técnica utilizada para lograr la caracterización ha sido la implementación de una entrevista en profundidad con informantes clave responsables del área de producción de cada una de las localidades. Partiendo de la sistematización de los datos cuantitativos y cualitativos obtenidos a través de estas entrevistas, se procede a contrastar con fuentes secundarias, estadísticas, periodísticas e informes académicos. En el proceso, lejos de pretender un análisis exhaustivo con variables econométricas, fueron consideradas como variables principales las siguientes: 1) grado de relevancia que para cada localidad reviste una actividad económico-productiva en términos absolutos (volumen de producción primaria, producción secundaria, servicios, comercio, empleos para cada actividad); 2) grado de relevancia que para cada localidad reviste una actividad económico-productiva en términos relativos (volumen de empleos generados por cada actividad en relación al total poblacional, alcance regional, nacional y/o internacional de los intercambios económicos, potencial dinamizador de cada actividad en la economía local). Se procede a realizar una ponderación cualitativa a través del desarrollo de una matriz interpretativa que da cuenta de la importancia que para cada localidad asumen los tres sectores tradicionales de la economía (primario, secundario y

terciario) medidos a través de cuatro grados de relevancia: muy relevante, relevante, poco relevante e irrelevante. A partir del análisis de las variables mencionadas surgen los siguientes agrupamientos (Tabla 2), expuestos gráficamente en la matriz interpretativa (Tabla 3).

Tabla 2. Localidades según perfil económico productivo

Tipo	Localidades	Características
A	Racedo, Crespo Ramírez, Aranguren	Perfil económico productivo creciente y diversificado. Fuerte presencia del sector secundario.
B	Villa Fontana Lucas González Caseros	Perfil económico productivo mixto. Presencia de sector secundario con fuerte dependencia del sector primario
C	Gob. Etchevehere Hernández, Villa Mantero, Herrera	Perfil económico productivo creciente con gran dependencia del sector primario. Escasa diversificación productiva
D	Oro Verde, Nogoyá Rosario del Tala Basavilbaso	Perfil económico productivo basado en la preeminencia del sector terciario. Escasa dependencia relativa del sector primario y presencia de sector secundario
E	Tezanos Pinto, Camps, Betbeder, XX de Septiembre, Gob. Sola, Rocamora	Perfil económico productivo estancado y dependiente del sector primario. Presenta muy escaso desarrollo de sector secundario y terciario

Fuente: Elaboración propia en base a fuentes múltiples

Tabla 3. Matriz interpretativa. Perfiles económico productivos.

Localidades	Actividad económico productiva											
	Sector primario				Sector secundario				Sector terciario			
	Muy relevante	Relevante	Poco relevante	Irrelevante	Muy relevante	Relevante	Poco relevante	Irrelevante	Muy relevante	Relevante	Poco relevante	Irrelevante
Oro Verde			●			●			●			
Tezanos Pinto	●						●					●
Villa Fontana	●				●						●	
Gob. Etchevehere	●						●				●	
Gral. Racedo		●			●				●			
Crespo		●			●				●			
Estación Camps	●						●					●
Gral. Ramírez		●				●			●			
Aranguren		●				●			●			
Hernández	●						●				●	
Betbeder	●							●			●	
Nogoya			●			●			●			
XX de Septiembre	●						●					●
Lucas González	●					●				●		
Gobernador Sola	●							●				●
Rosario del Tala		●					●		●			
Rocamora	●						●					●
Basavilbaso		●					●			●		
Villa Mantero	●						●				●	
Herrera	●						●				●	
Caseros	●					●					●	

Fuente: Elaboración propia en base a fuentes múltiples.

3. d. Encuesta. Tren: Un servicio deseado

Con el objeto de comprender necesidades, demandas y características de la movilidad poblacional en el área de estudio, así como complementar los análisis presentados en los apartados precedentes y corroborar parcialmente las hipótesis que orientan dichos análisis, se diseñó un instrumento estandarizado de medición que permita además conocer las expectativas de los pobladores de las localidades intermedias directamente afectadas por la reactivación del ramal Paraná-Concepción del Uruguay. Las variables abordadas por la encuesta¹³ denominada “Tren: un servicio deseado”¹⁴ son: 1) Perfil de usuario potencial, 2) Calidad deseada, 3) Condiciones esperadas y 4) Uso potencial en la localidad. Para garantizar la representatividad de la encuesta, el procedimiento

¹³ Para mayores detalles sobre el instrumento, su aplicación, y la definición de sus variables, así como los resultados obtenidos véase: UNLP Informe final (2011) y UNLP Informe 18 meses (Marzo 2011).

¹⁴ La aplicación del instrumento fue llevada a cabo en 5 jornadas entre los días 24 y 28 de enero de 2011 por un equipo de encuestadores, con la participación de los estudiantes de antropología UNLP Pablo Brichetti y Micaela Rende. A ellos, nuestros agradecimientos y felicitaciones por el esfuerzo y trabajo realizado.

mediante el cual se selecciona a los sujetos elegidos fue de tipo cuasi-probabilístico¹⁵, mediante un muestreo por cuotas a partir de una clasificación preliminar de tipologías de accesibilidad-conectividad. Se definieron las cuotas pertinentes ponderando a) la población de estas localidades agrupadas y b) de acuerdo a la cantidad de estaciones ferroviarias que también agrupa cada una. Asimismo se seleccionaron las localidades donde se aplicaría el instrumento: Nogoyá, Crespo, Rosario del Tala, Basavilbaso, Lucas González, Aranguren, Herrera, Gobernador Sola y Tezanos Pinto que a juicio de los investigadores son representativas de cada una de estas tipologías, volviendo a ponderarlas por su tamaño de población y por su pertinencia para el estudio.

El total de casos válidos fue de 231, de cuyo análisis, en apretado resumen, se desprenden las siguientes conclusiones: El concepto social del tren y su asociación con un boleto barato es una idea generalizada, en la que el tren es un servicio que *debe* contemplar las necesidades de movilidad de las clases populares¹⁶. Tomando en cuenta que el 95 % de los encuestados afirmó que usaría el tren para sus viajes cotidianos se concluye que los niveles de ingresos generales de la población motivan el restablecimiento de un servicio que históricamente fue y es más económico que cualquier otro medio de transporte público. Entre los motivos de viaje de estos potenciales usuarios, la "Salud" presentó una elevada frecuencia, constatándose que los habitantes de las localidades intermedias viajan frecuentemente por esta razón hacia las cabeceras del ramal y a otras paradas intermedias para obtener servicios de salud. Las características de un tren deseado están determinadas por lo que las personas consideran que es confortable, confiable, seguro y que respeta una regularidad en el servicio en materia de frecuencias. La encuesta permitió arrojar datos de 113 variables, incluyendo dos variables confeccionadas para la comparación de casos y la corroboración parcial de las hipótesis de trabajo: a) los casos se agrupan en cuatro tipologías con comportamiento diferencial, en términos de movilidad, demandas y

¹⁵ Con "cuasi-probabilístico" nos referimos a un tipo de muestreo no probabilístico que combina procedimientos probabilísticos. El muestreo "por cuotas" se asemeja al muestreo aleatorio estratificado pero sin el carácter aleatorio. Es un tipo de muestreo muy utilizado en estudios de opinión, por su bajo costo y su facilidad de ejecución. Dado que el margen de error muestral no puede ser estimado, en términos estrictamente estadísticos la representatividad no está garantizada. Sin embargo, para el objetivo operativo propuesto en el marco de la investigación se consideró el más adecuado. Se realiza fraccionando la población total, fijando cuotas y eligiendo los primeros individuos que reúnen las condiciones requeridas (todos los encuestados debían ser residentes de localidades seleccionadas en la primera etapa del muestreo). El marco muestral de la encuesta tuvo como insumos los datos censales oficiales, las subdivisiones político-administrativas existentes (municipios, juntas de gobierno), sus respectivos mapas y la tipología de accesibilidad y conectividad generada en el marco del convenio. Al reconocer que la población no es homogénea y que las unidades muestrales no se distribuyen de manera uniforme; la selección de estos elementos se basan en estos criterios definidos y explicitados por el equipo de investigación.

¹⁶ En este sentido, la representatividad de la muestra diseñada para la encuesta se refuerza por el hecho de que fue constituida en un 50% por trabajadores/as en relación de dependencia o autónomos y en más del 60% por personas con ingresos mensuales menores a los \$ 2000.

expectativas, según accesibilidad y conectividad; b) la dinámica general del ramal permite establecer un escenario compuesto con dos subsistemas, al este y oeste de Rosario del Tala.

4. Conclusiones.

Al momento de evaluar un proceso de reactivación de un ramal ferroviario de pasajeros, así como la cuestión del desarrollo territorial potencial asociado a dicho proceso, se presentan varios interrogantes: 1. ¿Qué herramientas y enfoques aportar desde las ciencias sociales a una decisión eminentemente política?; 2. ¿Cómo ofrecer elementos de fundamentación y orientación para que el proceso responda -en mayor medida- a las características y demandas de los usuarios potenciales?; 3. ¿Cómo articular eficientemente políticas de transporte con el ordenamiento y el desarrollo territorial?; 4. ¿Cómo articular políticas de transporte, necesidades y sentir de eventuales habitantes usuarios del tren y una visión científica de territorio y desarrollo territorial?; y por último, 5. ¿Qué grado de transformación estructural puede tener un acontecimiento como el que se estudia en el desarrollo territorial del área de influencia del ramal reactivado?

Los dos primeros interrogantes han sido, al menos parcialmente, respondidos con el devenir de la investigación desarrollada y expuestos someramente en este artículo. La integración de perspectivas teóricas sobre el territorio, desde la Teoría Social Crítica del Espacio y las conceptualizaciones de la sociología *Bourdiana*, junto a la incorporación de herramientas tecnológicas y el abordaje sobre las necesidades de transporte de la población local permiten dar cuenta de un abordaje multidimensional, desde una estrategia de triangulación (Denzin, N. 1970; Oppermann, M. 2000). Así, la utilización de un sistema de información territorial como instrumento técnico al servicio de las conceptualizaciones teóricas ha permitido incrementar en gran medida el potencial analítico del trabajo abordado. Integrar en un sistema numerosas variables espacializadas acerca de objetos, acciones, necesidades, demandas y potencialidades mediante los procedimientos seleccionados en esta investigación, supone un intento por conjugar estrategias metodológicas complementarias, aunque muchas veces asumidas como antagónicas. De esta manera, las capacidades del análisis espacial asistido por computadora y las correlaciones estadísticas han sido complementadas con trabajo de campo cualitativo, mediante entrevistas en profundidad y observación, dando lugar al desarrollo de una evaluación explicativa del territorio y sus dinámicas, sumamente compleja. En este sentido, los resultados que surgen de la investigación desarrollada pretenden constituirse en aportes valiosos, con fundamento científico y legitimidad social, para la toma de decisiones en materia de políticas de

transporte y ordenamiento territorial, las cuales en numerosas ocasiones transitan caminos ajenos a la lógica científico-académica y a las necesidades sociales.

Los últimos tres interrogantes planteados al inicio de este apartado son motivo de amplias discusiones en el campo científico y político de la actualidad. Al respecto, especialistas en estudios que vinculan el transporte y el territorio coinciden en que suelen prevalecer visiones de tipo neopositivistas, en los cuales se plantean paradigmas de causalidad, con relaciones de causa-efecto lineales (Miralles-Guasch, C. 2002; Blanco, J. 2010). Así, a partir de la conceptualización del territorio en tanto reflejo o espejo de la sociedad se suele plantear que la aparición de un acontecimiento significativo que modifique una estructura de transporte, traerá aparejada, de manera asociada, una transformación virtuosa en la realidad social del territorio en que dicho acontecimiento se inscribe. En este sentido, son numerosos los ejemplos en los cuales se supone que una intervención determinada -en nuestro caso la reactivación de un ramal ferroviario- traerá aparejado un proceso virtuoso de desarrollo territorial. Esta perspectiva, muy presente en el discurso de entrevistados y encuestados durante nuestra investigación, son propias de lo que Coraggio ha llamado *vicio espacialista* (Coraggio, J. 1974, en: Blanco, J. 2010:180). Es necesario, entonces, problematizar y complejizar estas visiones, con el objeto de no caer en simplismos y visiones ingenuamente optimistas. En tanto el abordaje propuesto sobre el espacio y el territorio es de base dialéctica, no podemos asumir enfoques lineales como los mencionados. La reactivación del ramal Paraná-Concepción del Uruguay, debe enmarcarse, en este contexto, en políticas orientadas al ordenamiento integral del transporte (multimodal, competitivo y complementario) y en políticas de desarrollo que asuman todas aquellas dimensiones del fenómeno que no pueden ser abordadas desde visiones que presumen que la simple prestación del servicio traerá aparejadas las bondades del desarrollo. Se hace necesario integrar el potencial impacto de la reactivación, en el campo mucho más vasto de la dinámica territorial local y regional. No hay dudas acerca de que las modificaciones operadas en el sistema de transporte ferroviario de pasajeros en el caso de estudio trae aparejados algunos impactos sobre el territorio, con mayores implicancias presumibles para las localidades más postergadas y aisladas en términos de disponibilidad de opciones de transporte. Sin embargo, es necesario relativizar las implicancias positivas bajo la modalidad en que se ha aplicado y se desarrolla actualmente.

Los resultados obtenidos en el marco del proyecto presentado han servido para caracterizar la dinámica socioeconómica y de movilidad del área de estudio. Se han presentado en este trabajo los resultados de las tipologías de localidades, estudiadas desde

perspectivas complementarias, dando cuenta de la movilidad de la población, las características de los servicios de transporte, las necesidades y demandas poblacionales en materia de transporte público. Al mismo tiempo, se han incorporado al análisis, variables de tipo económico, socio institucional y de interrelaciones mutuas entre localidades en una red de relaciones asimétricas. Las técnicas cuantitativas, cualitativas y espaciales aplicadas al análisis han permitido llegar a una caracterización del área de estudio que, intentando hacer operativas nociones acordes al marco teórico de referencia, brindan fundamento para el desarrollo de un esquema de funcionamiento para la reactivación del transporte de pasajeros del ramal, cuyo impacto en el ordenamiento territorial de la provincia de Entre Ríos quedará sujeto a las decisiones políticas que se tomen para su implementación en el futuro. Las trece categorías de localidades elaboradas en el marco de tres tipologías, y los resultados obtenidos en la encuesta y entrevistas realizadas, han permitido constatar que las necesidades de transporte público y la propensión a la utilización del sistema ferroviario establecen un escenario de demanda efectiva propicio para la reactivación del ramal estudiado. Sin embargo, se ha constatado que, en función de los resultados de los análisis efectuados, el servicio bajo la modalidad de servicio practicada no resulta eficiente ni atiende a las necesidades de transporte de la población afectada. Es por ello, que uno de los principales resultados de esta investigación deriva en una propuesta de esquema alternativo para el funcionamiento del ramal, que se encuentra en estudio por parte de las autoridades provinciales.

Para finalizar, cabe preguntarse: ¿En qué medida el servicio reactivado responde a las necesidades de movilidad de la población objetivo? ¿En qué medida la reactivación del ramal objeto de este estudio logra modificar las tendencias de movilidad de la población? ¿Es pertinente esperar tales modificaciones considerando la paradoja que nos plantean Hoyle y Smith acerca de las funciones y necesidades actuales, y aquellas que dieron origen a la infraestructura y modalidad que estudiamos? ¿Es suficiente una política desarticulada de transporte para disparar procesos de desarrollo territorial? Estos y otros interrogantes quedarán abiertos, como interesantes campos de indagación desde los cuales aportar a la discusión de las problemáticas del transporte, la movilidad y el desarrollo territorial.

Citas bibliográficas

- Blanco, J., 2010. "Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda". Transporte y Territorio, Universidad de Buenos Aires, 3: 172-190.
- Bourdieu, P. 1979. "Les trois états du capital culturel." En: Actes de la Recherche en Sciences Sociales, N° 30, 3-6.
- Bourdieu, P. 1986. "The Forms of Capital". En: Richardson, J. (ed) Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education. New York, Greenwood. 241-258.
- Bourdieu, P. 1988. La distinción. Criterio y bases sociales del gusto. 784 p. Editorial Taurus, Madrid.
- Bourdieu, P. 1991. El sentido práctico. 456 p. Ed. Siglo XXI España.
- Bourdieu, P. 1997. Capital cultural, escuela y espacio social. 206 p. Siglo XXI Editores, México.
- Bourdieu, P. 2000. "Efectos de lugar". En: La miseria del mundo. Bourdieu, P. (Director). 568 p. Fondo de Cultura Económica. Buenos Aires.
- Bozzano, H., 2009. Territorios posibles. Procesos, lugares y actores. 628 p. Editorial Lumiere, Buenos Aires.
- Bozzano, H; Karol, J. 2010. "EIDT Entendimiento, Inteligencia y Desarrollo Territoriales. Una perspectiva metodológica de investigación e intervención". 15p. (Inédito)
- CNPHyV. Censo Nacional de población, Hogares y Viviendas, INDEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. 2001 Disponible en: <http://www.indec.gov.ar/webcenso/index.asp>. Consulta: septiembre 2009 – septiembre 2011.
- Coleman, J., 1990. Foundations of Social Theory. 993 p. Belknap Press, Cambridge, Mass..
- Denzin, N., 1970. Sociological Methods: a Source Book. 590 p. Aldine Publishing Company. Chicago.
- Durston, J. 2000 "¿Qué es el capital social comunitario?" División de Desarrollo Social. Serie políticas sociales, (LC/L.1400-P) Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (CEPAL), julio. Publicación de las Naciones Unidas. Santiago de Chile. N° 38, 44p.
- FUNDACION RESPONDE. <http://www.responde.org.ar>. Consulta: septiembre 2009 – septiembre 2011
- Gimenez, G. 2005. "Introducción a la sociología de Bourdieu". En: Ensayos Sobre Pierre Bourdieu y Su Obra. Jimenez, I. (Coord). 387 p. Plaza Valdez ed. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Hiernaux, N.; Lindón, A.1993. "El concepto de espacio y el análisis regional" Secuencia, 25: 89-110.



- Hoyle, B. y Smith, J., 1992. "Transport and Development". En Hoyle, B. – Knowles, R. (ed) *Modern Transport Geography*. 276 p. Chichester: John Wiley y Son,.
- Kaufmann, V., 2006. «Motilité, latence de mobilité et modes de vie urbains». En: *La ville aux limites de la mobilité*. Bonnet, M.; Aubertel, P. (ed.). Puf, Paris. 223-233.
- Le Breton, E. 2006. "Homo Mobilis" En: *La ville aux limites de la mobilité*. Bonnet, M.; Aubertel, P. (ed.). Puf, Paris. 23-31
- Levy, J.; Dureau, F. 2002. *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en questions*, 412 p. L'Harmattan, Paris.
- López, M., Wadell, J., 2007. (comp) *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. 520 p. Editorial: Lumiere.
- Madoery, O., 2008. *Otro Desarrollo: El cambio desde las ciudades y regiones*. Colección Ciencias Sociales, Serie Desarrollo y Territorio. 172 p. Ediciones UNSAM.
- Miralles-Guasch, C., 2002. *Ciudad y transporte*. 256 p. Barcelona: Ariel.
- Oppermann, M., 2000. "Triangulation - A Methodological discussion." *International Journal of Tourism Research*. v.2. 2: 141-146.
- PEPER (avance 2008) *Plan Estratégico Integral de Desarrollo Sustentable de la Provincia de Entre Ríos*. Gobierno de la Provincia de Entre Ríos. 112 p.
- PET (avance 2008) *Plan Estratégico Territorial Argentina 2016*. 298 p. Dirección Nacional de Planificación Estratégica.
- Raposo, I., 2009. "Reestructuración ferroviaria en Argentina y cambios en el territorio. Una verificación en la Región Metropolitana Rosario." *Transporte y Territorio*, Universidad de Buenos Aires, 1: 25-56.
- Raposo, I.; Cafarelli, S., 2010. "Reestructuración ferroviaria: política pública e inversiones en Argentina. El caso del ferrocarril Belgrano cargas". *Decimoquintas Jornadas "Investigaciones en la Facultad" de Ciencias Económicas y Estadística*. Noviembre. Universidad Nacional de Rosario. En: http://www.fcecon.unr.edu.ar/web/sites/default/files/u16/Decimocuertas/Raposo_Cafarell,%20Reestructuracion%20ferroviaria.pdf. (Consulta: 16 de mayo de 2012)
- Roccatagliata, J., 1987. *Los ferrocarriles en la Argentina. Un enfoque Geográfico*. Buenos Aires: Eudeba. 274 P.
- Santos, M., 1986. "Da sociedade a Paisagem:O significado do Espaço do Homem." (Original abril de 1978) En: *Pensando o espaço do homem*. Sao Paulo, 2ed 96 p.
- Santos, M., 1996. *La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción*. 352 p. Editorial Ariel, Barcelona, (2ª edición 2000).
- Scalabrini Ortiz, R., 1974. *Historia de los Ferrocarriles Argentinos*. Buenos Aires: 6º edición. 398 p. Editorial Plus Ultra.



Schuster, F., 2005. Explicación y predicción. La validez del conocimiento en ciencias sociales. Colección Biblioteca de Ciencias Sociales, 184 p. Clacso Libros, Buenos Aires.

Tobio, O., 2011. Territorios de incertidumbre. Apuntes para una geografía social. 168 p. UNSAM Edita.

UNLP Informe final. Proyecto: Análisis espacial de establecimientos educacionales de la provincia de Buenos Aires. 2003. (En línea). Convenio establecido entre la UNLP. FAHCE y Dirección General de Cultura y Educación de la Provincia de Buenos Aires. Disponible en: <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar//convenios/co.30/co.30.pdf>. Bozzano, H. (director) y equipo. 224 p (Inédito)

UNLP Informe 18 meses. Transporte Ordenamiento y desarrollo Territorial de la Provincia de Entre Ríos. Convenio de colaboración entre la Secretaria de Planeamiento e Infraestructura de la provincia de Entre Ríos y la Universidad Nacional de la Plata. UNLP No de expediente: 100-1274/09. Marzo 2011. Bozzano, H. y equipo. 2011. 192 p. (Inédito)

UNLP Informe final. Transporte Ordenamiento y desarrollo Territorial de la Provincia de Entre Ríos. Convenio de colaboración entre la Secretaria de Planeamiento e Infraestructura de la provincia de Entre Ríos y la Universidad Nacional de la Plata. UNLP No de expediente: 100-1274/09. Septiembre 2011. Bozzano, H. y equipo. 2011 271 p. (Inédito)

Vázquez Barquero, A., 1999. Desarrollo, redes e innovación. 268 p. Pirámide, Madrid.