

Empresarialismo en el transporte público del Gran Buenos Aires: actores involucrados en la reestructuración del F.F.C.C. Sarmiento.

Fuentes, Ariel Rodolfo.

Cita:

Fuentes, Ariel Rodolfo (2011). *Empresarialismo en el transporte público del Gran Buenos Aires: actores involucrados en la reestructuración del F.F.C.C. Sarmiento*. IX Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-034/106>

IX Jornadas de Sociología

Ponencia para Mesa Temática 10

Ciudad, conflicto y derecho al espacio urbano

-Ariel Rodolfo Fuentes (arielrodolfofuentes@gmail.com)

-Licenciado en Sociología por la Universidad de Buenos Aires.

-Maestrando en Investigación Social por la Universidad de Buenos Aires.

Abstract

Uno de los más importantes proyectos vinculados al desarrollo urbano del Área Metropolitana de Buenos Aires propone rediseñar la sección eléctrica del F.F.C.C. *Sarmiento*: se trata del denominado *Corredor Verde del Oeste*, un ambicioso plan de soterramiento y parquización. En su camino a ser considerado viable, el C.V.O. encontró numerosos obstáculos de índole política, burocrática y técnica.

El tren *Sarmiento* se ha erigido como paradigma de barrera urbanística, por un lado, y de servicio de transporte público prestado en condiciones de creciente deficiencia, por otro. Esta investigación pretende identificar a los actores involucrados, intereses que subyacen y posibles efectos (principalmente sobre el transporte metropolitano y sobre los usos del suelo y la renta inmobiliaria) del *Corredor Verde del Oeste*, que consiste en la más grande propuesta para reconfigurarlo.

Como parte de mi tesis para la *Maestría de Investigación en Ciencias Sociales* en la U.B.A., inicié una recopilación de fuentes y documentos secundarios relacionados al tema. La reconstrucción del caso según su aparición en medios masivos de comunicación (televisión, diarios, radio) y, más recientemente, en Internet –blogs de usuarios, grupos de Facebook, licitaciones, memorias técnicas-, así como una saga de entrevistas a informantes clave, permitirán dar cuenta del universo discursivo, las representaciones y las tramas narrativas que expresan los intereses de los actores involucrados en el proyecto C.V.O., atendiendo a sus objetivos más explícitos en tanto gran proyecto urbano: la desaparición del tendido ferroviario como barrera urbana y la mejora de la movilidad territorial entre la Ciudad de Buenos Aires y su periferia occidental.

RECONFIGURACIÓN URBANA – USOS DEL SUELO Y RENTA INMOBILIARIA – PODER Y TERRITORIO - TRANSPORTE METROPOLITANO – FERROCARRIL SARMIENTO

Empresarialismo en el transporte público del Gran Buenos Aires: actores involucrados en la reestructuración del F.F.C.C. Sarmiento

El F.F.C.C. *Domingo Faustino Sarmiento* es el principal medio de transporte público de la Zona Oeste del Gran Buenos Aires, y un eje transversal y neurálgico de la región. Resultado de la nacionalización, en Febrero de 1947, de la línea férrea más antigua de la Argentina (el hasta entonces *Ferrocarril Oeste de Buenos Aires*), el F.F.C.C. *Sarmiento* atravesó la Argentina de Este a Oeste, uniendo -en su máxima expresión- la Ciudad de Buenos Aires y localidades del Sur de Mendoza: más de 1000 kilómetros de trocha ancha. Actualmente, bajo la concesión otorgada en Mayo de 1995 por el Estado argentino a la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA), el servicio metropolitano que corre entre Once de Septiembre y Moreno cuenta con 16 estaciones, 6 de las cuales pertenecen geográficamente a la Ciudad de Buenos Aires (la ya mencionada *Once*, *Caballito*, *Flores*, *Floresta*, *Villa Luro* y *Liniers*); 1 se ubica en el partido bonaerense de Tres de Febrero (*Ciudadela*), 1 en La Matanza (*Ramos Mejía*), 3 en Morón (*Haedo*, *Morón* y *Castelar*), 1 en Ituzaingó (*Ituzaingó*), 2 en Merlo (*San Antonio de Padua* y *Merlo*) y 2 en Moreno (*Paso del Rey* y la terminal del tendido eléctrico, *Moreno*). Mediante su recorrido a través de la capital argentina y esos 6 municipios del Gran Buenos Aires, los 300 servicios diarios del principal ramal de la línea Sarmiento transportan a más de 10 millones de pasajeros por mes¹, de los cuales el 62.1% cruza los límites administrativos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires durante sus viajes (Secretaría de Transporte de la Nación Argentina, 2006).

Analizando las formas de apropiación del excedente, la lógica de asignación de recursos y las dimensiones políticas del servicio prestado, el caso de la línea Sarmiento podría configurarse –según las categorías propuestas por Erik Olin Wright (2006)- como un híbrido entre lógicas de acumulación superpuestas y contradictorias: la infraestructura y el material rodante son aún de propiedad estatal, pero el usufructo de la venta de pasajes (subsidiados² para mantenerse en un rango de costo accesible para la mayoría de los usuarios) y la gestión de la empresa están en manos de un grupo privado, prestador formal del servicio. El sistema sigue en funcionamiento a expensas de su decreciente

¹ Según la propia empresa concesionaria. Véase: <http://www.tbanet.com.ar/archivosdescargas/TBA-w.pdf>

² El otorgamiento de subsidios a las concesionarias de transporte es fuertemente cuestionado por, entre otros, el think tank *Fundación Pensar* –una “*usina de ideas vinculada al PRO*” de Mauricio Macri-, en tanto es considerado como una intervención “*regresiva*” del Estado.

Ver: <http://fundacionpensar.org/biblioteca/subsidios-al-transporte-de-pasajeros/>.

calidad, abriéndose entonces la consideración de alternativas y ponderándose, a nivel estatal y empresarial, los posibles modos de reconfigurarlo.

Es prácticamente unánime -en opiniones de expertos sobre transporte- que ha llegado a su límite operativo³, y la discusión sobre las condiciones de una transformación que redefina su capacidad ha llegado a aparecer tanto en el discurso del Gobierno Nacional⁴ y en documentos técnicos oficiales⁵ como en medios masivos de comunicación⁶ y en expresiones espontáneas de los usuarios⁷ y/o habitantes de zonas potencialmente afectadas.

En su abordaje de políticas públicas argentinas, Oscar Oszlak (1991: 25 y 189) destacó hace ya dos décadas que “*el transporte al centro de la metrópoli –lugar de trabajo habitual de esa población- es oneroso, insume un tiempo excesivo y se efectúa en condiciones infrahumanas*”; a través de mecanismos históricos de exclusión social y revalorización inmobiliaria, los trastornos del transporte metropolitano de Buenos Aires se han agravado, implicando mayores costos para los pasajeros, crecientes condiciones de hacinamiento y resignación de tiempo de ocio para los habitantes de zonas periféricas.

Investigadores de la Argentina reciente, como Laurelli (2004) y Cuenya (1997; 1999; 2009), analizan las transformaciones físicas de Buenos Aires en el contexto de la economía globalizada a partir de lo que denominan *grandes proyectos urbanos*: mega-operaciones de infraestructura y/o servicios que redefinen el paisaje -a nivel espacial y de prestaciones- y el rol –a nivel de interacción con otros nodos internacionales- de la ciudad. Durante la década de los ‘90, los grandes emprendimientos e inversiones de capital parecieron beneficiar principalmente a los protagonistas de las urbanizaciones

³ “*De las obras para cambiar de nivel el tránsito ferroviario en el área metropolitana, la más compleja y de mayor demora es la ligada al ferrocarril Sarmiento, que une la estación de Once con Moreno. Las obras previstas para esta línea están en manos del gobierno nacional y se encuentran paralizadas por falta de presupuesto y planteos judiciales. Los especialistas consultados (...) explicaron que esta obra será de vital importancia para mejorar el tránsito y salvar vidas a lo largo de sus más de 35 kilómetros, ya que cruza por el medio de la ciudad y la divide en dos*”. Diario La Nación, lunes 26 de Julio de 2010.

⁴ “*(...) estamos trabajando en un tema que lo empezamos con la Ciudad en el gobierno de Aníbal Ibarra, lo seguimos haciendo en el gobierno de Telerman, y con el gobierno de la Provincia de Buenos Aires. Y vamos a llegar hasta Morón, lo que va a acelerar el ferrocarril Sarmiento; es el soterramiento...*”.

Reportaje de Magdalena Ruiz Guiñazú a Néstor Kirchner, jueves 27 de Mayo de 2007.

⁵ *Plan de Modernización, Línea Sarmiento 2006-2010*. Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Presidencia de la Nación. Edición en PDF.

⁶ Informe de C5N (18/11/2010), “Soluciones para el tránsito”:

<http://www.youtube.com/watch?v=aHmhscw04Mw>

⁷ Veáse, entre otros:

<http://ex-sarmiento.blogspot.com/>

<http://malditosarmiento.blogspot.com/>

<http://tbamemata.blogspot.com/>

cerradas suburbanas, a través de mejoras en accesibilidad y tránsito automotor (Robert, 1998; Svampa, 2001); sin embargo, los mayores aumentos en la demanda de movilidad se dan en la periferia, donde la obsolescencia del transporte público plantea nuevos e irresolutos dilemas entre los requerimientos sociales y las posibilidades políticas, económicas y/o técnicas de formular nuevos diseños (Ainstein, 2001; Gutiérrez, 2003; 2005; 2007; 2008; 2009a y 2009b; Oniszczyk, 2011).

En el contexto de la globalización, la motivación económica es característica de los emprendimientos urbanos locales. Pero en la justificación de la realización de un proyecto de esta envergadura, surgen –en lo formal- objetivos relacionados a la renovación, regeneración y/o revitalización de un área urbana estratégica. La importancia de cualquier proceso de cambio en el segmento Once-Liniers está fuera de duda para gran parte del espectro de actores involucrados en su uso o potencial reconfiguración, dada su trascendencia en los movimientos intra-urbanos que se realizan a diario en Buenos Aires. Para quienes residen en los alrededores del Sarmiento, además, se prometen *“beneficios que recibirán con la realización del Proyecto que se pueden resumir como el mejoramiento de la calidad de vida por la presencia de una oferta significativa de verde público de libre acceso, mejoramiento ambiental por disminución de la contaminación sonora y del aire, facilidades de accesibilidad y circulación, todo lo cual significará además un aumento de valor de las propiedades y revalorización general de la calidad urbana del área”*⁸ : su consenso se presupone, incluso cuando una renovación urbana como la que supondría el C.V.O. traería aparejada una fuerte reconfiguración en el uso del espacio (resignificación simbólica de las zonas transformadas, cambios en la conectividad entre sectores de la ciudad antes escindidos, nuevos potenciales usos urbanos) por parte de los habitantes inmediatamente afectados.

La planificación y configuración del transporte en los procesos de urbanización y el desarrollo de las ciudades en modelos de acumulación capitalista y las formas de dominación correspondientes tuvieron como protagonista histórico, como indicó Mandel (1969: pp. 274-276), al Estado –único actor capaz de *“reunir suficientes capitales como para reducir los gastos de transporte en el interés general de la clase capitalista”*-. Esta corriente de pensamiento se remite a las menciones que Marx (1893)

⁸ Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Desarrollo Sostenible, 2004.
www.dsostenible.com.ar/situacion/cvoeste.html.

realizó sobre los costos de circulación: el desarrollo capitalista de los medios de transporte es meramente un mecanismo para minimizarlos y eventualmente seguir concentrando los medios de producción. En el caso que nos ocupa, dicho papel histórico del transporte ferroviario (generalmente analizado en tanto vehículo de mercancías, y no aún de pasajeros a escala masiva⁹) es apenas una dimensión: sus funciones como conector metropolitano son crecientemente demandadas en las grandes urbes¹⁰, mientras que –paradójicamente– su recorrido físico (que la perspectiva antropológica de Lewis Mumford consideraba desarrollado por ingenieros “*para quienes el movimiento de trenes era más importante que los objetivos humanos a los que estaba dirigido*” [1966: Capítulo XV, 18] y, en última instancia, caótico¹¹) se erige crecientemente como una barrera urbana explícita que detenta contra la fluidez del acceso, la movilidad y la comunicación entre los distintos sectores de las metrópolis particionadas (Kowarick, 1996; De Mattos, 2002a y 2002b; Janoshka, 2002; Herce Vallejo, 2009).

⁹ Raúl Scalabrini Ortiz (1958 y 2009) es una referencia ineludible en la producción histórica de conocimiento sobre los ferrocarriles argentinos. Ya en 1946 destacó el potencial de este medio de transporte como factor de transformación de las estructuras sociales, políticas y económicas del país: “*Los ferrocarriles constituyen la llave fundamental de una nación. La economía nacional, pública y privada, el equilibrio de las diversas regiones que la integran, la actividad comercial e industrial, la distribución de la riqueza y hasta la política doméstica e internacional están íntimamente vinculadas a los servicios públicos de comunicación y transporte. (...) Los ferrocarriles pueden extraer sus rentas del modo que a ellos le convenga. Ellos pueden matar industrias, como las mataron. Pueden aislar zonas enteras del país, como las aislaron. Pueden crear regiones de preferencia, como las crearon. Pueden inmovilizar las poblaciones, como las movilizaron o inmovilizaron de acuerdo a sus conveniencias. Pueden aislar puertos, como los aislaron. Pueden ahogar ciertos tipos de cultivos, como los ahogaron. Pueden elegir gobernadores, como los eligieron*” (2009: 23 y 26-27).

Casi un siglo antes, cuando en 1850 publicó *Argirópolis*, Domingo Faustino Sarmiento (2000: 11) destacaba la importancia del transporte en la consolidación del poder de una civilización; en su caso, se refería a la navegación fluvial (“*Toda la vida va a transportarse a los ríos navegables, que son las arterias de los Estados, que llevan a todas partes y difunden a su alrededor movimiento, producción, artefactos; que improvisan en pocos años pueblos, ciudades, riquezas, naves, armas, ideas*”).

Como tercer gran antecedente nacional puede mencionarse a Ezequiel Martínez Estrada (1940), cuya metáfora geológica (“*La vía de escape al exceso de ansia de velocidad se abre bajo tierra —en todo sentido. El subsuelo de Buenos Aires sirve de válvula de escape y entubamiento a la energía sobrante. Subterráneos, cables eléctricos y telefónicos, aguas corrientes, tubos neumáticos, son sistemas circulatorios y el simpático de la urbe. Necesitamos huir vertiginosamente, aunque sea por dentro de la tierra, so pena de trastornarlo todo*”) habla de un futuro desarrollo urbano bajo tierra (*op. cit.*: 4). Por otra parte, aunque considera “*retardatarios*” a los trenes de la capital argentina (*ídem*: 7), destaca que las líneas ferroviarias son “*el único y verdadero positivo contacto de Buenos Aires con la República*” que la nutre.

¹⁰ Para un estudio sociológico que analiza Buenos Aires comparando con otras ciudades latinoamericanas y teniendo en cuenta la problemática de superposiciones jurisdiccionales, ver: Kralich, 1998.

¹¹ Mumford (1966: 577-589) también destaca que el establecimiento del transporte público barato, pero lento y con intereses lucrativos subyacentes, fue un vector decisivo en la expansión y la congestión de los primeros grandes conglomerados urbanos europeos.

Leonardo Benévolo (1974: 72-86) enumera a la creación de las redes ferroviarias como característica fundamental en el origen de la preocupación Estatal por el planeamiento urbano y en el desarrollo de la urbanística moderna.

En el nuevo contexto de internacionalización sobre la actividad económica y el cada vez menor control público sobre ella a nivel nacional o local, la cooperación multisectorial es identificada como condición necesaria: *“El soterramiento de las líneas ferroviarias que ingresan a la Ciudad, en general, y el de la Línea Sarmiento que nos ocupa, debe surgir de un acuerdo multisectorial que incluya a la Autoridades Nacionales, al Gobierno de la Ciudad, a los Partidos Políticos, a las Organizaciones Vecinales, a las Organizaciones no Gubernamentales, a las Asociaciones de Comerciantes y Consumidores, a los Concesionarios Ferroviarios y demás sectores involucrados, convirtiéndose así en una verdadera política de Estado por encima de intereses sectoriales”* (Muñoz, 2001).

Autores que analizaron la situación del transporte bonaerense en los años recientes, como Kralich (2001: pp. 1-5), han señalado ya, como consecuencia de la relajación de las actividades de planificación e intervención estatal y la creciente permeabilidad del espacio urbano a los intereses privados, nuevos *“males endémicos atinentes a la gestión sectorial del transporte, como la ausencia de complementación intermodal, la subutilización ferroviaria en ciertos tramos, la falta de integración del sistema, la fragmentación jurisdiccional, la inexistencia de políticas participativas, y el consolidado poder de los lobbies empresarios”*, que por lo tanto *“entorpecen el logro de soluciones y/o paliativos”*. Organismos como Fundación Metropolitana han generado informes (Staffa, 2007: 4) cuyos diagnósticos coinciden en que *“el transporte público de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires presenta puntos críticos estructurales cuya resolución requiere políticas consistentes de mediano y largo plazo que le den respuesta”*.

La inexistencia histórica de una planificación integradora en el sistema ferroviario metropolitano ha decantado en una explícita decadencia, que autores tan divergentes entre sí como Cena (2008) y Rozenberg (2010) -a pesar de sus enfoques opuestos- identifican como caracterizada por la prestación de un servicio *“entre regular y pésimo, habiendo intervenido el Estado para asumir algunos servicios, cancelando Concesiones y/o transfiriéndolas a otros grupos privados con intervención estatal. En estas Concesiones ha primado la falta de inversión en material rodante, la alta rotación de profesionales en las áreas técnicas, la ausencia de profesionalidad en la conducción empresaria, la falta de supervisión directa sobre los servicios, la baja calidad de la conducta empresaria y la búsqueda a ultranza de beneficios por vía del otorgamiento*

de subsidios” (Rozenberg, *op. cit.*: 44). Paralelamente, durante la primera década del siglo XXI los usuarios de ciertas líneas suburbanas bonaerenses se han expresado a través de diversas formas de disconformidad social, algunas de las cuales llegaron a niveles novedosos de violencia (Gamallo y Tafuro, 2008) e incluso alcanzaron una magnitud suficiente como para que los responsables de las inversiones y operaciones introdujeran modificaciones en las condiciones del servicio (Rebón *et ál.*, 2010: 95).

Christian Topalov, que analizó la ciudad moderna en tanto producto de procesos esencialmente económicos, define a la urbanización capitalista como “*una multitud de procesos privados de apropiación del espacio*” (Topalov, 1979: 20). La organización espacial es vislumbrada entonces como una superposición y articulación de espacios productivos, donde se concentra y reproduce de manera ampliada la mano de obra la fuerza de trabajo. La reserva de mano de obra y la infraestructura industrial (medios de producción), concentradas y conectadas en el espacio, dan sustento al ámbito urbano capitalista. Así, a través de la reducción de gastos generales y de tiempos de circulación, la ciudad modifica las condiciones de producción y circulación: la urbanización produce y reproduce las condiciones generales de la producción capitalista.

Sin embargo, la socialización urbana de las fuerzas productivas es contradictoria en tanto se inscribe en las relaciones de producción capitalistas. En principio, los *efectos útiles de la aglomeración* no son reproducibles directamente por cada capital particular; por eso es que Topalov prefiere hablar de su *formación*, y no de su *producción*. Este carácter no reproducible y monopolizable de los efectos útiles de aglomeración determinará las *rentas del suelo*, meras sobreganancias de localización que devuelven al capital el reflejo de su propia circulación (pero que, a pesar de ello, son un mecanismo de asignación espacial de las actividades). Los elementos no rentables del valor de uso complejo urbano (infraestructuras productivas y equipamientos colectivos de consumo, principalmente) no son reproducibles como mercancías, y por lo tanto será un problema para el capital el producirlas y renovarlas. La primera respuesta capitalista a esto es el monopolio, pero es muy costoso en términos de mantenimiento de su tasa de ganancia. Alta composición orgánica del capital, largos períodos de rotación, desarrollo socioespacial desigual y gran cantidad de suelo consumida son elementos claves de esta *desvalorización estructural del capital* comprometido. Según Topalov, los conflictos y dificultades que esto acarrea explican la creciente intervención del Estado en la infraestructura urbana. El Estado asumió la producción (o, al menos, la gestión) de

ciertos elementos por la desvalorización de capital, contraria a su lógica de crecimiento. Un capital que no crece, sino que “es” para que crezcan los demás, es capital desvalorizado: con el desarrollismo, el Estado invierte en sectores poco rentables y hasta riesgosos. Topalov plantea este papel en la acumulación de capital, y en particular en la infraestructura, para impulsar los emprendimientos privados.

David Harvey (1989) explicita que sus trabajos buscaron investigar la manera en la que el capitalismo produce una geografía histórica distintiva, con criterios y restricciones específicos. La formación de las ciudades es tanto un producto como una condición de procesos sociales en marcha y transformación. Advierte contra los estudios que separan la urbanización del cambio social y el desarrollo económico, como si fuera un resultado colateral de procesos más estructurales: la urbanización fue decisiva para los avances industriales, culturales y políticos de los últimos siglos. Propone, entonces, revisar el rol de los procesos urbanos en la reestructuración de las actividades humanas recientes en sus dinámicas geográficas y político-económicas. Tras la erosión económica y fiscal del capitalismo avanzado, se comenzaron a explorar las vías de acción que los gobiernos podrían aplicar en las grandes ciudades y se consensuó, en organismos de investigación y decisión, que los gobiernos urbanos habrían de ser innovadores y con crecientes componentes empresariales; la discusión era en torno a cómo lograrlo.

Los enfoques basados en la gestión urbana –típicos de la década de los `60- fueron dando lugar a emprendimientos “empresariales” –no sin resistencias- en las dos décadas siguientes, sin distinción de fronteras nacionales o ideológicas. Se estrecharon los vínculos entre los sectores público y privado en las actividades de inversión y producción en áreas urbanas, adaptándolas para atraer nuevas actividades industriales y comerciales. La tendencia de cambio desde la gestión urbana hacia el *empresarialismo* tiene, según Harvey, explicaciones macro-económicas y motivos implicados en la recesión de 1973: desindustrialización, desempleo extendido y aparentemente “estructural”, austeridad fiscal a nivel local y nacional, y un emergente neoconservadurismo político tendiente a la “racionalización” y privatización. Al mismo tiempo, los poderes del Estado-Nación tradicional declinaban, dando lugar a acciones de foco más específico. En última instancia, el surgimiento del empresarialismo urbano tuvo un rol de peso en la transición general desde un capitalismo de dinámica Fordista-Keynesiana a uno de “*acumulación flexible*”. La ciudad pasa a ser la unidad más relevante en la creación de riquezas de un país, creándose condiciones para

competencias inter-urbanas. A nivel conceptual, Harvey (*op. cit.*: 5) destaca que las ciudades son meras “*cosas*” reificadas, y no agentes: la urbanización es un proceso social arraigado espacialmente “*en la que un amplio espectro de actores diferentes, con objetivos y agendas considerablemente distintos, interactúan a través de una configuración particular de prácticas espaciales interconectadas*” –que pueden incorporar cuestiones de clase, género, étnicas u otras-. Se producen, así, numerosos *artefactos* –“*formas construidas, espacios producidos y sistemas de recursos de cualidades particulares organizados en una configuración espacial distintiva*” (*ídem*: 6)- de los cuales la acción social deberá dar cuenta, ya que hay procesos físicamente canalizados por ellos (por ejemplo: el viaje cotidiano hacia y desde el trabajo): eventualmente surgen condiciones institucionales, formas legales, sistemas político-administrativos y jerarquías de poder moldeados por cada urbanización. La dimensión física está en constante transformación, y las actividades suelen escapar a sus formatos: las cualidades objetivadas de lo urbano son crónicamente inestables. El cambio hacia el empresarialismo tiene efectos reflexivos, con impactos en instituciones y escenarios urbanos: crece la fragmentación.

Harvey distingue entre “*gobierno urbano*” y “*gobernanza urbana*”, siendo ésta última mucho más amplia: una coalición de fuerzas con el poder de organizar espacio, movilizadora por diversos agentes sociales en procesos usualmente conflictivos: las alianzas de clase con la base para cualquier forma de empresarialismo urbano.

La formación de coaliciones y alianzas es tan delicada que, dice Harvey, se abre el camino para la aparición de una persona lo suficientemente carismática, tenaz o habilidosa como para dejar su propia estampa.

El caso paradigmático que Harvey analiza es Baltimore. Comenta tres grandes cuestiones que considera generalizables al nuevo empresarialismo urbano:

- 1) Es central la **alianza entre lo público y lo privado** para intentar atraer financiamientos externos, renovar inversiones y generar nuevas fuentes de trabajo. Durante el Estado de Bienestar, los gobiernos urbanos habían luchado por recuperar el control social de poblaciones mediante redistribuciones, y el rol del Estado como facilitador de los intereses estratégicos del desarrollo capitalista había declinado.

- 2) Dicha alianza es **empresarial justamente porque es especulativa en su diseño y su ejecución**, en oposición a un planeamiento racional y coordinado. Hay múltiples instancias en las que el sector público (local, específicamente, y no ya nacional) toma el riesgo y el sector privado obtiene los beneficios.
- 3) Hay un **foco sobre la economía política de cada “lugar”** (*place*) y **no ya del territorio** (entendiendo a las intervenciones sobre éste como mejoras para los que viven o trabajan allí: vivienda, educación, etc.). La construcción de un lugar (por ejemplo, un parque industrial) y la mejora de sus condiciones pueden tener efectos más específicos o más generales que el territorio donde esté emplazado, adquiriendo incluso significados a escala metropolitana.

En suma, el nuevo empresarialismo urbano descansa sobre una alianza entre sectores públicos y sectores privados centrados en las inversiones y el desarrollo económico, con construcción especulativa de lugares en vez de la inmediata mejora de las condiciones de un territorio como objetivo político y económico.

La gobernanza urbana cuenta con 4 opciones alternativas de empresarialismo:

- 1) La división internacional del trabajo generó competición que implica la explotación de ventajas particulares para la producción de bienes y servicios; algunas derivan del recursos base o de la localización. Pero otras pueden ser creadas a través de **inversiones públicas y privadas en infraestructura física y social para fortalecer la base económica de una región metropolitana como exportadora de bienes y servicios**. Es difícil que haya inversiones de gran escala sin la intervención de los gobiernos locales (o de coaliciones más amplias que los contengan). La aglomeración de estas economías metropolitanas generan ventajas competitivas a las que los problemas de congestión todavía no han hecho mella.
- 2) **La región puede pretender mejorar su posición competitiva con respecto a la división espacial del consumo**. Nunca dejó de haber significativo poder de consumo, y hubo un creciente hincapié en inversiones relacionadas a la calidad de vida: gentrificación, innovación cultural, y mejoras físicas del ambiente como renovaciones urbanas: *“sobre todo, la ciudad tiene que aparecer como un lugar innovador, excitante, creativo y seguro para vivir y visitar, para jugar y para*

consumir” (ídem: 9). Podría sacarse provecho, así, de cierta solidaridad comunitaria alrededor de actividades artísticas, por ejemplo, en un marco de consumo alejado de la recesión generalizada.

- 3) El empresarialismo también se caracterizó por la adquisición **de funciones de control referidas al sistema financiero, al gobierno, o a la información –que requieren fuertes provisiones de infraestructura- para ir conformando una red internacionalmente comunicada, con grandes inversiones en transporte y comunicación**. Aquí los valores agregados de la aglomeración generan ventajas enormes para centros establecidos (Nueva York, Chicago, Londres, Los Angeles).
- 4) Todavía hay **competencias en la redistribución por parte de los gobiernos centrales**, aunque en algunos casos (como Bristol o San Diego) esto se da a través de inversiones militares o en defensa: industrias de alta tecnología. No se pudo, en numerosos casos, cortar el flujo de soporte central a determinadas regiones urbanas.

Estas 4 estrategias no son mutuamente exclusivas, y dependieron principalmente de las coaliciones, las estrategias empresariales, los recursos (naturales, humanos, y de localización) y la competencia con la que tuvieron que enfrentarse.

Disminuyeron los costos del transporte e incluso se redujeron barreras urbanas para mejorar el vigor de la competencia inter-urbana y la inserción de capital multinacional: *“La tarea de la gobernanza urbana es, en resumen, atraer producción, servicios financieros y consumo altamente móviles y flexibles dentro de su espacio”* (ídem: 11).

Las implicaciones macro-económicas del nuevo empresarialismo, como la absorción de los riesgos por parte del sector público, son favorables a la flexibilidad geográfica requerida por las firmas multinacionales. Los ambientes locales, ahora más abiertos a dichas intervenciones, han visto incrementado su emprobecimiento, así como las actividades informales y la pérdida de poder (*“disempowerment”*) de las clases trabajadoras, dado que los gobiernos regionales están concentrados en estimular o atraer capitales privados. Las actividades y servicios que se están consolidando suelen estar caracterizadas por altas disparidades en los ingresos de sus ocupados.

Las aparentemente necesarias innovaciones culturales, políticas, productivas y de consumo muestran la conexión “*subterránea, pero sin embargo vital, entre el surgimiento del empresarialismo urbano y la búsqueda posmoderna de diseño de fragmentos urbanos en lugar de un planeamiento urbano comprehensivo; de lo efímero y lo ecléctico de la moda y el estilo por sobre valores duraderos; por la repetición y la ficción por sobre la invención y la función; y, finalmente, del medio por sobre el mensaje y la imagen por sobre la substancia*” (ídem: 13).

Se alientan actividades con fuerte capacidad localizada de incrementar los valores de las propiedades inmobiliarias, los impuestos, la circulación de ganancias y –en términos relativos- el crecimiento del empleo. Prima un énfasis especulativo en el turismo, en los espectáculos, en una imagen urbana atractiva que fortalezca las identidades locales: sin embargo, se demostró que los beneficios son parciales y limitados, y que en esa lógica las ciudades aceleran su declive.

Muchos proyectos son encarados declarando objetivos de mejora de las condiciones de vida de la clase trabajadora, aunque también reconocen que persiguen adecuar y/o asegurar las ventajas competitivas de la región en particular.

Eventualmente, Harvey discute la posible autonomía de las acciones locales en el contexto del nuevo empresarialismo, considerando que no dejan de enmarcarse en las tendencias capitalistas de la competencia y la acumulación: “*detrás de la máscara de muchos proyectos exitosos, yacen problemas sociales y económicos serios, que en muchas ciudades están tomando forma geográfica en ciudades duales: regeneración de los centros y un mar circundante de creciente pobreza*” (ídem: 16).

Sin embargo, estas primeras referencias al urbanismo neoliberal no son adecuadamente extrapolables para el caso del Gran Buenos Aires: las posibles estrategias a las que se refiere Harvey o, en un abordaje más convencional del mercado del suelo, Neil Smith (2002) implican economías urbanas en las que el sector financiero y/o las actividades culturales son extremadamente dinámicas y, como condición inexistente en Argentina, gobiernos locales poderosos y autodeterminados. Dadas las características económicas de los municipios bonaerenses, ajenos a la administración de los grandes negocios y la infraestructura (que suele caer bajo dominio del gobierno provincial), una coalición

entre funcionarios políticos y empresarios, cuya coincidencia de intereses llevase a un desarrollo urbano coherente y sustentable, es comparativamente poco probable.

Los proyectos sobre la ciudad se anuncian como regeneración urbana, con matices biologicistas que tienden a ocultar las inevitablemente desiguales consecuencias sobre el balance social. La gentrificación de áreas degradadas es simultánea a un debilitamiento de los soportes colectivos; el Estado necesariamente intervendrá para invertir en infraestructura.

En Buenos Aires, los procesos de neoliberalización resignificaron la centralidad en una metamorfosis urbana que, entre otros resultados, ha creado nuevos corredores (De Mattos, 2010), implicando incluso cambios en los patrones de valorización de las localizaciones de antiguos y nuevos nodos y puntos de consumo (Ciccolella, 2009; Ciccolella y Vecslir, 2010). Con el corrimiento deliberado del Estado, que había asegurado las condiciones del “interés general”, de la reproducción de la fuerza de trabajo y del sostenimiento de su hegemonía política (Pérez, 2009), los procesos de privatización de la ciudad evidencian la mera lógica de ganancia que persiguen en última instancia al intervenir incluso en servicios tradicionalmente públicos como el transporte. Con el nuevo auge económico dado desde –circa- 2003, las lógicas especulativas -de tipo *pasiva* e *inductiva* según Cuenya y Corral (2010)- el empresarialismo puede captar renta casi sin intervención fiscal; los roles del Estado meramente parecen condicionar la legitimidad de las reconfiguraciones ciudadanas.

Oscar Oszlak, en *Merecer la ciudad: Los Pobres y el Derecho al Espacio Urbano*, se guió con preguntas (1991: 281-282) que resultan relativamente extrapolables al caso del Corredor Verde del Oeste y sus actores. En términos generales, y entre otras, son:

“¿Cuándo y cómo se incorporaron los problemas analizados a la agenda de cuestiones sociales vigente? ¿Quiénes lograron convertir esos problemas en cuestiones? ¿Sobre la base de qué recursos y alianzas? ¿Con qué oposición?”

¿En qué momento e la historia de la cuestión se produjo la primera toma de posición identificable por parte del Estado? ¿Qué podemos decir acerca de esa definición inicial? ¿Cómo afectó esa toma de posición inicial del Estado a los intereses de otros actores sociales?”

De allí en más, sería deseable rastrear procesos, conflictos, ciclos de atención, impactos y variables contextuales dentro del marco de referencia del proyecto, desde una perspectiva que considere los potenciales cambios sociales, urbanos, transportísticos e inmobiliarios que pueda generar en el área de influencia demarcada.

Constituida Buenos Aires como una megaciudad periférica en el escenario de la urbanización como hecho global, la renovación urbana implica la destrucción o transformación de elementos no adecuados a la rentabilidad: una re-mercantilización neoliberal proyectada para devolver la ganancia capitalista a los procesos de producción de la ciudad, tras la des-mercantilización propuesta por el desarrollo capitalista del Estado de Bienestar (Esping-Andersen, 1990).

El Corredor Verde del Oeste, proyecto de escala masiva y con múltiples imbricaciones a nivel de movilidad territorial, valorización inmobiliaria y renovación urbana, nos permite, incluso en su actual estado embrionario –hacia Junio de 2011, las obras planeadas no habían siquiera comenzado-, plantear una saga de grandes preguntas o hipótesis acerca de su posible incidencia en tanto producto urbano que servirá de estructura a un servicio público gestionado privadamente:

-¿Implicará un ejemplo paradigmático de proceso urbano posmoderno, esencialmente fragmentario? ¿O tendrá, por su “sutura” de la más grande separación física al interior de la Ciudad de Buenos Aires, un efecto integrador?

-Concretado el proyecto C.V.O. en sus dimensiones de optimización del transporte metropolitano... ¿mejorarán las condiciones de acceso al trabajo, estudio y otros servicios y externalidades para algunos sectores asentados en la periferia?

-¿Habrá un crecimiento de valores inmobiliarios cerca del tendido ferroviario soterrado y las reconfiguradas estaciones, que eventualmente expulse a los sectores populares?

Estas preguntas, aún hipotéticas, ponen en cuestión su apriorística condición de producto especulativo e instrumento del capital internacional para plantearlo como un posible proyecto urbano con implicaciones positivas para múltiples sectores sociales gracias a la transformación que podría acarrear tanto en el mercado del suelo como en la capacidad de reproducción de la población: emprendedores, vecinos, viajeros.

ANEXO

Plan Obras para Todos los Argentinos

SOTERRAMIENTO DEL CORREDOR FERROVIARIO LINEA SARMIENTO

TRAMO CABALLITO ~ MORENO

Etapas I II y III > Caballito ~ Moreno

Monto de la obra	\$ 11.702.929.915,73	Volumen de excavación	5.209.252 m ³
Metros lineales del tramo	34.704 m	Volumen de M ³ A a ejecutar	1.006.257 m ³
Metros lineales de tuneles	26.910 m	Toneladas de acero	107.637 tn

Secretaría de Transporte
Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Presidencia de la Nación

Argentina
NoD

Anuncio sobre la realización del Soterramiento de la Línea Sarmiento, a través del proyecto conocido como Corredor Verde del Oeste, en estación de San Antonio de Padua (Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Presidencia de la Nación).

Foto: Ariel R. Fuentes

BIBLIOGRAFÍA

- ABBA, Artemio Pedro (2011): "En busca de signos vitales de institucionalidad metropolitana en Buenos Aires". En CIONI, Antonio -compilador-: *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. Capítulo V. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.
- AINSTEIN, Luis (2001): "Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado de Buenos Aires", en *VI Congreso Internacional del CLAD sobre reforma del Estado y administración pública*. 5 y 9 de Noviembre de 2001. Consejo Latinoamericano de Administración para el Desarrollo, Buenos Aires.
- BADÍA, Gustavo (2011): "La dimensión política en el proceso de construcción de lo metropolitano". En CIONI, Antonio -compilador-: *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. Capítulo VI. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.
- BENÉVOLO, Leonardo (1974): *Historia de la Arquitectura Moderna*. Capítulo II: "La época de la reorganización y los orígenes de la urbanística moderna" (72-86).
- BORJA, Jordi y Manuel CASTELLS (1996): *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. UNCHS, Hábitat II, Estambul.
- BORJA, Jordi (2001): "El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas", en *Revista Instituciones y Desarrollo* nº 8 y 9, IIGOV, Barcelona.
- BORJA, Jordi (2003): *La ciudad conquistada*. Alianza, Madrid.
- BORJA, Jordi (2006): "Revolución y contrarrevolución en la ciudad global. Las expectativas frustradas por la globalización de nuestras ciudades". En *Ciclo de Conferencias Distorsiones Urbanas*. 4, 17 y 18 de Mayo de 2006. La Casa Encendida, Madrid.
- BORTHAGARAY, Andrés (2010): *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- CASTELLS, Manuel (1974): *La cuestión urbana*. Siglo XXI, Madrid.
- CASTELLS, Manuel (1997): *La era de la información*. Alianza, Barcelona.
- CENA, Juan Carlos (2008): *El Ferrocidio*. 2ª Edición (Actualizada). La Rosa Blindada, Buenos Aires.
- CERVERO, Robert (1998): *The transit metropolis: A global inquiry*. Island Press, Washington.
- CICCOLELLA, Pablo (1999): "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". *Revista Eure*, vol. XXV, nº26, pp. 5-27, Diciembre de 1999, Santiago de Chile.
- CICCOLELLA, Pablo (2009): "Buenos Aires: una metrópolis postsocial en el contexto de la economía global". En PÍREZ, Pedro (Editor): *Buenos Aires, la formación del presente*. OLACHI, Quito.
- CICCOLELLA, Pablo y Vecslir, Lorena (2010): "Nuevos espacios del terciario y transformación metropolitana en Buenos Aires" en *XI Seminario Internacional de la Red de Investigadores en Globalización y Territorio*, Mendoza.
- CIONI, Antonio -compilador- (2011): *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.

- CLICHEVSKY, Nora (1991): "Sobre la planificación urbana posible en los años '80. El caso del Área Metropolitana de Buenos Aires". En *Ciudad y Territorio* n° 79. Pp. 513-524. Marzo de 1991. Madrid.
- CLICHEVSKY, Nora (1996): *Política social urbana. Normativa y configuración de la ciudad*. Espacio, Buenos Aires.
- CUENYA, Beatriz (1997): "Descentralización y política de vivienda en la Argentina", en *Reestructuración del Estado y Política de vivienda en Argentina*. Oficina de publicación CBC. La Plata.
- CUENYA, Beatriz; FIDEL, Carlos e Hilda HERZER (1999): *Fragmentos sociales. Problemas urbanos de la Argentina*. Siglo XXI, Buenos Aires.
- CUENYA, Beatriz (2009): "Grandes proyectos urbanos, cambios en la centralidad urbana y conflictos de intereses. Notas sobre la experiencia argentina". En Congreso Internacional Latin American Studies Association (LASA) 2009, *Repensar las desigualdades*, Rio de Janeiro.
- CUENYA, Beatriz y Manuela CORRAL (2010): "Empresarialismo y grandes proyectos urbanos: El modelo de Puerto Madero en Buenos Aires". En *XI Seminario Internacional de la Red de Investigadores en Globalización y Territorio*, Mendoza.
- DE MATTOS, Carlos A. (2002a): "Transformación de las ciudades latinoamericanas. ¿Impactos de la globalización?". Revista *Eure*, vol. XXVIII, n°85, pp. 5-10. Diciembre de 2002, Santiago de Chile.
- DE MATTOS, Carlos A. (2002b): *Redes, nodos y ciudades: transformación de la metrópoli latinoamericana*. Instituto de Estudios Urbanos, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- DE MATTOS, Carlos A. (2010): "Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. Hacia una nueva forma urbana". En DE MATTOS, C.: *Globalización y metamorfosis urbana en América Latina*, OLACHI, Quito.
- DOMÍNGUEZ ROCA, Luis J. (2005): "Planes urbanos y transporte en la Ciudad de Buenos Aires". En *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. 1° de Agosto de 2005, vol. IX, n° 194. Universidad de Barcelona.
- ESPING-ANDERSEN, Gosta (1990): *Los tres mundos del estado de bienestar*. Capítulo 1: "Las tres economías políticas del Estado de Bienestar" (25-55), y Capítulo 2: "La desmercantilización en la política social" (57-80). Edicions Alfons El Magnànim, Valencia.
- GAMALLO, Leandro y Sebastián TAFURO (2008): "Haedo 2005: Crónica de un estallido anunciado", en *Quintas Jornadas de Sociología de la Universidad Nacional de La Plata*. Edición en CD-ROM.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2000a): *Plan Urbano Ambiental, Documento Final*. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2000b): *Plan Urbano Ambiental, Anexo 1: Memoria de Actividades y Documentos elaborados*. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2000c): *Plan Urbano Ambiental, Anexo 2: Programas de Actuación*. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.

- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2000d): *Plan Urbano Ambiental, Anexo 3: Corredor Verde del Oeste – Soterramiento del FFCC Sarmiento*. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.
- GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES (2000e): *Plan Urbano Ambiental, Anexo 4: El proceso participativo del Plan*. Secretaría de Planeamiento Urbano, Consejo del Plan Urbano Ambiental.
- GUTIÉRREZ, Andrea (2003): “Para la práctica nada mejor que la teoría. Reflexiones iniciales para un transporte público en transformación”. En: *Litorales*, N°3, FFyL - UBA. <http://www.litorales.filo.uba.ar>
- GUTIÉRREZ, Andrea (2005): “Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del '90”. En: XIII CLATPU, Lima. Tema III, capítulo 12 (en CD-ROM).
- GUTIÉRREZ, Andrea y Diego MINUTO (2007): “Una aproximación metodológica al estudio de lugares con movilidad vulnerable”. En: XIV CLATPU, Río de Janeiro. Tema Transporte y Exclusión Social, N°366 (en CD-ROM).
- GUTIÉRREZ, Andrea (2008): “Déplacements motorisés et l'étalement illimité de Buenos Aires”. En: *Mégapoles, transports et mobilités: confrontations*, PMG / INRETS, Paris, pp. 145-160. <http://www.megapole.org/Deplacements-motorises-et.html>.
- GUTIÉRREZ, Andrea (2009a): “La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires”. En XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Montevideo.
- GUTIÉRREZ, Andrea (2009b): “Movilidad o inmovilidad. ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. En XV CLATPU, Buenos Aires.
- HARVEY, David (1977): *Urbanismo y Desigualdad Social*. Siglo XXI, Madrid.
- HARVEY, David (1989): “From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism”. En *Geografiska Annaler*. Series B, Human Geography, Vol. 71, No. 1, The Roots of Geographical Change: pp. 3-17.
- HARVEY, David (1998): *La condición de la posmodernidad: investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Amorrortu, Buenos Aires.
- HERCE VALLEJO, Manuel (2009): *Sobre la movilidad en la ciudad*. Reverte, Barcelona.
- JANOSCHKA, Michael (2002): “El nuevo modelo de ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización”. Revista *Eure*, vol. XXVIII, n°85, pp. 11-20. Diciembre de 2002, Santiago de Chile.
- JARAMILLO, Samuel (1982): “El precio del suelo urbano y la naturaleza de sus componentes”. Ponencia al XVI Congreso de la SIAP. Morelia, México.
- KOWARICK, Lucio (1996): “Expoliación urbana, luchas sociales y ciudadanía: retazos de nuestra historia reciente”, en *Estudios Sociológicos de el Colegio de México*, Vol. XIV, núm. 42, Septiembre-Diciembre de 1996.
- KRALICH, Susana (1998): “El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la región metropolitana de Buenos Aires”. Revista *Eure*, vol. XXIV, n°71, Marzo de 1998, Santiago de Chile.
- KRALICH, Susana (2000): “Transporte urbano, accesibilidad y situación socioeconómica en los partidos del Gran Buenos Aires”. Ponencia presentada en la 1° Reunión Anual sobre Pobreza y Distribución del Ingreso. Buenos Aires, 29 y 30 de Junio de 2000.

- KRALICH, Susana (2001): "Incidencia de los gastos de transporte sobre el bolsillo del asalariado. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires", en 5° Congreso Nacional de Estudios del Trabajo, Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo. Buenos Aires, 1 al 3 de Agosto de 2001..
- LAURELLI, Elsa y Alejandro SCHWEITZER (1995). "Infraestructure or Megastructures? Proposed project may transform South American's Southern Cone", en *Land lines*. Ed. Lincoln Institute of Land Policy. Cambridge, Massachusetts.
- LEFEBVRE, Henri (1978): *El derecho a la ciudad*. Ediciones 62, Barcelona.
- MANDEL, Ernest (1969): *Tratado de economía marxista*. Ediciones Era, México.
- MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel (1940): *La cabeza de Goliat*. Edición digital en www.itematika.com.
- MARX, Karl (1893): *El Capital*. Tomo II / Vol. 4, "El Proceso de Circulación del Capital". Capítulos VI ("Los costos de circulación") y XIV ("El tiempo de circulación"). 19° Edición, 2004, Siglo XXI, México.
- MERKLEN, Denis (1991): *Asentamientos en La Matanza. La terquedad de lo nuestro*. Catálogos Editora, Buenos Aires.
- MERKLEN, Denis (2010): *Pobres ciudadanos. Las clases populares en la era democrática (Argentina 1983-2003)*. Editorial Gorla, Buenos Aires.
- MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, PRESIDENCIA DE LA NACIÓN (2010): *Libro de Gestión 2009-2010. Bicentenario: Somos parte de la historia*. Plan de Fortalecimiento de la Gestión Estratégica, Buenos Aires.
- MUMFORD, Lewis (1966): *La ciudad en la historia*. Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- MUÑOZ, José Bonifacio (2001): "Soterramiento Ferroviario", en campos temáticos *Red vial y Transporte público de pasajeros* del Foro de Transporte y Tránsito en Buenos Aires. 30 y 31 de Octubre de 2001.
- OSZLAK, Oscar (1991): *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Humanitas CEDES, Buenos Aires.
- ONISZCZUK, Geraldine (2011): "Instituciones metropolitanas y calidad de las políticas públicas: el caso del transporte". En CIONI, Antonio -compilador-: *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. Capítulo IV. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.
- PASSALACQUA, Eduardo H. (1988): "Notas sobre participación política y partidos políticos en el municipio", en HERZER, Hilda y Pedro PÍREZ -comps.-, *Gobierno de la ciudad y crisis en la Argentina*. Instituto Internacional de Medio Ambiente y Desarrollo - América Latina (IIED-AL) - Grupo Editor Latinoamericano (GEL), Buenos Aires, 1988.
- PÍREZ, Pedro (1995): "Actores sociales y gestión de la ciudad", en *Ciudades*, Red Nacional de Investigación Urbana, Año 7, n°28. Pp. 8-14. México, Octubre-Diciembre de 1995.
- PÍREZ, Pedro (1996): *Buenos Aires: Servicios privatizados y Regulación social*. En *Estado y Sociedad. Las nuevas reglas del juego* -O. Oszlak, compilador-; Colección CBC-CEA; Buenos Aires.
- PÍREZ, Pedro (2004): "Instituciones Políticas y Gestión Urbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires". En *VIII Reunión de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre globalización y Territorio / Grupo Globalización y Expansión Metropolitana*. Mayo de 2004, Río de Janeiro.

- PÍREZ, Pedro (2009): "La privatización de la expansión metropolitana en Buenos Aires". En Pírez, Pedro -Editor-: *Buenos Aires, la formación del presente*. OLACHI, Quito.
- PÍREZ, Pedro (2011): "Para pensar el gobierno metropolitano de Buenos Aires". En CIONI, Antonio -compilador-: *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. Capítulo X. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.
- REBÓN, Julián *et ál.* (2010): "Trenes en llamas. La disconformidad social entre los usuarios del sistema público de transporte ferroviario del Área Metropolitana de Buenos Aires", en *Revista THEOMAI, Estudios sobre Sociedad y Desarrollo*. Número 21, primer semestre de 2010. Universidad Nacional de Quilmes.
- RIMA, J. y L. GEROSI (1995): "Ampliación de la red de accesos a la Capital Federal: un proceso conflictivo". Actas del *Seminario Internacional La gestión del territorio: problemas ambientales y urbanos*. Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.
- ROBERT, Federico (1998): "La gran muralla: aproximación al tema de las urbanizaciones cerradas en la Región Metropolitana de Buenos Aires". Mimeo.
- ROZENBERG, Arturo (2010): *Ferrocarriles. Temas de explotación ferroviaria*. Dunken, Buenos Aires.
- SASSEN, Saskia (1999): "*La ciudad global*". Eudeba, Buenos Aires.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (1958): *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Devenir, Buenos Aires.
- SCALABRINI ORTIZ, Raúl (2009): *Los ferrocarriles deben ser argentinos*. Lancelot, Buenos Aires.
- SCHWEITZER, Mariana (2008a): "El sistema ferroviario argentino y la configuración del territorio. Los proyectos que avanzan" en *Problemática Regional en México. Hacia una agenda para el desarrollo*. AMECIDER (Asociación Mexicana de Ciencias para el Desarrollo Regional), México. Páginas 1-17. ISBN 978-607-02-0428-9.
- SCHWEITZER, Mariana (2008b): "Alta velocidad ferroviaria. ¿Accesibilidad selectiva, territorios selectivos, usuarios selectivos? Cómo, dónde, quiénes" en *Dinámicas mundiales, integración regional y territorios en espacios periféricos*. Universidad Nacional de la Patagonia Austral, Río Gallegos (En prensa).
- SCHWEITZER, Mariana (2008c): "La Construcción del Territorio a partir de las redes ferroviarias" en *Debates sobre Ciudad y Territorio. Los aportes del CIHaM*. FADU-Nobuko, Buenos Aires.
- SCHWEITZER, Mariana (2009): "La gestión de los nuevos proyectos ferroviarios" en *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU)*. Asociación Latinoamericana de Transporte Público (ALAPTU), Marzo de 2009. Edición en CD. Buenos Aires.
- SCHUTZ, Alfred (2003): "El sentido común y la interpretación científica de la acción humana" (pp. 35 a 70) y "Símbolo, realidad y sociedad" (pp. 260 a 316), en *El problema de la realidad social*. Escritos, I. Amorrortu, Buenos Aires.
- SCOBIE, James (1986): *Buenos Aires, del centro a los barrios. 1870-1910*. Ediciones Solar, Buenos Aires.
- SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN ARGENTINA (2006): *Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*.

- SMITH, Neil (2002): "New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy". Capítulo 4 (pp. 80-103). En BRENNER, N. y N. THEODORE –editores-: *Spaces of Neoliberalism. Urban Restructuring in North America and Western Europe*, Blackwell, Malden.
- SOJA, Edward (1996): *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Basil Blackwell, Oxford.
- SOJA, Edward (2008): *Postmetropolis. Estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Traficantes de Sueños, Madrid.
- STAFFA, Damián (2007): "Transporte público de pasajeros en el AMBA: puntos críticos y acciones de incidencia desde la sociedad civil para su superación", en *Informe Digital Metropolitano* N° 40, Julio de 2007.
- THEODORE, Nik , PECK, Jamie y Neil BRENNER (2009): "Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados". En *Temas Sociales* N° 66, Santiago de Chile. Marzo de 2009.
- TOPALOV, Christian (1979): "*La urbanización capitalista*". Ed. Edicol, México.
- TURCO, Nora (2009): "*Utilización de nuevas tecnologías en estudios de planificación del transporte: la Investigación del Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*" en XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU). Asociación Latinoamericana de Transporte Público (ALAPTU), Marzo de 2009. Buenos Aires.
- WELCH GUERRA, Max (2005): *Buenos Aires a la deriva: transformaciones urbanas recientes*. Editorial Biblos, Buenos Aires.
- WRIGHT, Erik Olin (2006): "Compass points. Towards a socialist alternative". En: *New Left Review*, nº 41. Septiembre-Octubre de 2006.
- YUJNOVSKY, Oscar (1984): *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955-1981*. Selección-GEL.