

LA REVISTA DEL PLAN FÉNIX AÑO 2 NÚMERO 9 SEPTIEMBRE 2011

ISSN 1853-8819

VOCES

en el Fénix



LA PRÓXIMA ESTACIÓN

EL SECTOR TRANSPORTE ES UNA DE LAS ÁREAS MÁS SENSIBLES PARA UNA SOCIEDAD. SU BUEN FUNCIONAMIENTO ES DECISIVO PARA EL DESARROLLO DE NUESTRO PAÍS. ¿EN QUÉ ESTADO SE ENCUENTRA ACTUALMENTE? ¿CUÁLES SON LOS CAMBIOS URGENTES Y NECESARIOS?

sumario n°9 septiembre 2011

editorial

EL PESO DEL TRANSPORTE
EN LA CALIDAD DE VIDA
DE LOS ARGENTINOS

Abraham L. Gak

8

TRANSPORTE
Y PATRÓN
SOCIOECONÓ-
MICO

Alberto Müller

14

PROBLEMÁTICA
GENERAL
DEL SECTOR
TRANSPORTE
EN LA
ARGENTINA

Roberto Agosta

26

LA RELACIÓN
ENTRE
TRANSPORTE Y
TERRITORIO

Mariana Schweitzer

32

TRANSPORTE Y MEDIO
AMBIENTE

Héctor Sejenovich

38

DESMITIFICANDO ALGUNAS
IMPLICANCIAS DEL TRANSPORTE AÉREO
COMO HERRAMIENTA DE DESARROLLO

Gustavo Lipovich

44

EL TRANSPOR-
TE POR AGUA
EN LA
ARGENTINA

Alberto Palomar

50

TRANSPORTE
CARRETERO
DE CARGAS

Roberto Liatis
y Jorge Sánchez

56

TRANSPORTE
AUTOMOTOR
INTERURBANO
DE PASAJEROS

Eduardo L. Parodi

64

EL TRANSPORTE TE-
RRESTRE DE CARGAS. EL
CASO DEL FERROCARRIL

Gastón Cossettini

72

PLAN INTEGRAL DE
MOVILIDAD. UN AVANCE
HACIA EL DESARROLLO

José Adjiman - Alicia Picco

78

REFLEXIONES SOBRE LOS
CAMBIOS HABIDOS EN LA MOVILIDAD
DIARIA METROPOLITANA

Susana Kralich

84

USO DE SUELO Y TRANS-
PORTE EN LA BUENOS
AIRES METROPOLITANA

Artemio Pedro Abba

94

REGULACIÓN Y CONTROL DEL
TRANSPORTE URBANO DE PASAJEROS
Y DE CARGAS

Andrea López

AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Decano

Alberto Edgardo Barbieri

Vicedecano

Luis Pérez Van Mórlegan

Subsecretario General

Walter Berardo

Secretario Académico

José Luis Franza

Secretario de Planeamiento y Evaluación Educativa

Juan Carlos V. Briano

Secretario de Investigación y Doctorado

Eduardo Scarano

Secretario de Hacienda y Administración

César Humberto Albornoz

Secretario de Extensión Universitaria

Emiliano Yacobitti

Secretario de Bienestar Estudiantil

Federico Saravia

Secretario de Relaciones Internacionales

Jorge Brugnoli

Secretario de Graduados

Catalino Núñez

Director General de la Escuela de Posgrado

Catalino Núñez

CONSEJO DIRECTIVO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

Claustro de Profesores

TITULARES

Humberto Luis Pérez Van Morlengan
María Teresa Casparri
José Luis Giusti
Enrique Luis Scalone
Leopoldo Halperin Weisburd
Walter Fabián Carnota
Gerardo Fernando Beltramo
Pablo Rota

SUPLENTES

Héctor Chyrikins Heriberto
Horacio Fernández
Juan Carlos Aldo Propatto

Claustro de Graduados

TITULARES

Luis Alberto Cowes Rubén
Antonio Arena
Jaime José Korenblum
Álvaro Javier Iriarte

SUPLENTES

Héctor Molina
Guillermo Seyahian
Juan Carlos Jaite
Fernando Juan Franchi

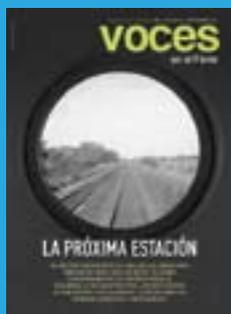
Claustro de Estudiantes

TITULARES

Juan Manuel Oro
Pablo Martín Belluscio
María Laura Fernández
Schwanek
Natalia Guidolin

SUPLENTES

Mayra Daniela Trujanovich
Arturo Pozzali
Bruno Razzari Brion
César Agüero



Voces en el Fénix es una publicación del Plan Fénix

Córdoba 2122,
Facultad
de Ciencias
Económicas,
Universidad de
Buenos Aires.
Ciudad Autónoma
de Buenos Aires.
Teléfono
4370-6135

ISSN 1853-8819
Registro de
la propiedad
intelectual en
trámite.

Los artículos
firmados expresan
las opiniones
de los autores
y no reflejan
necesariamente
la opinión del
Plan Fénix ni de
la Universidad de
Buenos Aires.

staff

DIRECTOR

Abraham L. Gak

COMITE EDITORIAL

Eduardo Basualdo
Rubén Berenblum
Aldo Ferrer
Benjamín Hopenhayn
Oscar Oszlak
Fernando Porta
Alejandro Rofman
Federico Schuster

COORDINACIÓN TEMÁTICA

Alberto Müller

SECRETARIO DE REDACCIÓN

Martín Fernández
Nandín

PRODUCCIÓN

Paola Severino
Erica Sermukslis
Tomás Villar

CORRECCIÓN

Claudio M. Díaz

FOTOGRAFÍA

Sub [Cooperativa
de Fotógrafos]

DISEÑO EDITORIAL

Alejandro Santiago

DESARROLLO Y DISEÑO DEL SITIO

Leandro M. Rossotti
Carlos Pissaco

REPORTAJES AUDIOVISUALES

PRODUCCIÓN
PERIODÍSTICA Y
ENTREVISTAS
Martín Fernández
Nandín

REALIZACIÓN

Pablo Martínez
Flavia Médici
Marcelo Perera
ION audiovisual

por
**MARIANA
SCHWEITZER**
*Investigadora del
CONICET, Docente
FADU-UBA**



LA RELACIÓN ENTRE TRANSPORTE Y TERRITORIO

LAS INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURA PARA EL TRANSPORTE GENERAN DIVERSAS FORMAS DE APROPIACIÓN DEL TERRITORIO, CON SUS EFECTOS DIRECTOS E INDIRECTOS. EL DEBATE SE CENTRA ENTONCES ALREDEDOR DE LAS NOCIONES DE CRECIMIENTO Y DESARROLLO.



V

iajar, trasladarse, transportar, desplazarse, atravesar el espacio. Tiempos y distancia. ¿Qué significa el transporte? ¿Cómo fue su proceso de evolución? ¿Cómo se sigue formando y para qué? ¿Cómo se relaciona el transporte con el territorio?

En las líneas que siguen se busca analizar algunos aspectos de la relación entre transporte y territorio a través del análisis de un caso particular: la Hidrovía Paraná-Paraguay.

Se entiende que el transporte es un sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro, que contribuye a fortalecer determinados vínculos y que permite ciertos flujos, asociados a la demanda de algunos actores sociales. Si el territorio puede estar vinculado tanto al ejercicio del poder y al control de la movilidad, como a la creación de circuitos para la producción, circulación y consumo, la localización de actividades y sus interrelaciones a través del transporte evidencian un proceso que involucra relaciones de poder y, con ello, distintas formas de apropiación del espacio. En forma previa al análisis de la Hidrovía nos interesa reflexionar sobre las formas que el transporte fue adquiriendo a lo largo de la historia, las formas que estuvieron y están vinculadas a diferentes intereses económicos y políticos.

Las inversiones en infraestructuras, como las de transporte, al aumentar la accesibilidad en determinadas zonas y disminuirla relativamente en otras, tienen efectos sobre los territorios, ya que cambian las distancias relativas entre el conjunto de actividades, aumentando o disminuyendo las ventajas comparativas de determinadas localizaciones, y generando procesos de valorización y diferenciación espacial y social, habilitando la integración de espacios y de mercados al sistema económico.

Antes de la revolución industrial, las ciudades eran compactas, pequeñas, con poco dominio sobre el entorno y en general se encerraban sobre sí mismas para protegerse. Los mercados eran mayormente de carácter local. Los viajes se realizaban por tracción a sangre, a pie, y, para comerciar con comunidades más distantes, por vía fluvial o marítima. Con el desarrollo de la navegación, los egipcios y luego los fenicios transformaron las distancias

ampliando sensiblemente los mercados y la accesibilidad a los recursos naturales.

Con la revolución industrial se incrementó la producción, y se generaron excedentes que debían ser colocados en mercados más distantes. El sistema tradicional de tracción a sangre, los vehículos arrastrados por animales y el velero a energía eólica no resultaban suficientes tanto por su limitada capacidad de carga como por su estrecha dependencia de las condiciones climáticas. Se necesitaba un medio veloz y económico que permitiera trasladar más productos y ampliar los mercados entonces disponibles para colocar la producción excedente de la revolución industrial. Así, en la década del '30 del siglo XIX, surge un medio de transporte revolucionario, el primer vehículo terrestre que no se desplazaba por tracción a sangre: el ferrocarril a vapor.

El ferrocarril permitió la expansión de los mercados a mayores distancias y la penetración al interior de los continentes. Los viajes transcontinentales e intercontinentales, que duraban meses, se acortaron a semanas. Un ejemplo interesante es el tren transiberiano, inaugurado en 1904, que permitió unir París con el puerto de Vladivostok, en la costa del Pacífico, en sólo 15 días. Esta construcción permitió garantizar el dominio político y económico sobre nuevos territorios. Como efectos asociados a esta ferrovía pueden mencionarse la facilitación del desarrollo industrial en Europa y de la incipiente industrialización que se había iniciado en Asia. La región de Siberia, deshabitada hasta entonces,

Con la expansión de los transportes masivos, las mayores velocidades de circulación y los menores tiempos de los viajes, aparece un nuevo tipo de urbanización: las grandes áreas metropolitanas, aglomeraciones de cientos de miles de habitantes, con gran complejidad funcional y diversificación de actividades, y mayor segregación socio-espacial.

comenzó a poblarse a la vez que comenzaron a valorizarse y a explotarse sus recursos naturales. Otro efecto fue el surgimiento de nuevas ciudades sobre la traza ferroviaria.

Los ferrocarriles tuvieron un gran desarrollo. En 1876 aparecieron las locomotoras eléctricas, en 1913 las locomotoras diesel y en 1941 se construyó la primera locomotora a gas. En los años '60 del siglo XX se comenzaron a electrificar todas las vías, dando a este medio de transporte mayor seguridad y rapidez. Pocos años más tarde surgen, primero en Japón y luego en Francia, trenes de alta velocidad que alcanzan los 300 km/h.

En América latina a partir de 1850 comenzó su expansión el transporte ferroviario, en correspondencia con el modelo agroexportador. Se realizaron inversiones en vías férreas en las zonas agrícolas más rentables. Con capitales mayormente ingleses, la red ferroviaria fue diseñada en su gran mayoría respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y sus países de origen, y no a las necesidades de los países de la región. Los diferentes anchos de trocha de los países demuestran que estos trazados no buscaban la integración de los pueblos latinoamericanos. En la Argentina, como en otros países de la región, las líneas férreas tenían sus terminales en las ciudades portuarias desde donde salían las mercancías hacia el llamado viejo mundo, pues este era el objetivo central de los trazados: la salida de las materias primas hacia los mercados del norte y la entrada de las importacio-

nes de manufacturas desde esos mercados.

El temprano perfeccionamiento del transporte acuático estuvo estimulado por la tendencia de las poblaciones a concentrarse en las costas o las vías fluviales. Durante el siglo XIX se produjeron grandes avances con la introducción de barcos a vapor. En 1819 se desarrolló la primera travesía transatlántica en un barco con propulsión a vapor, demorando 29 días. En 1914 fue abierto el canal de Panamá, permitiendo unir el Atlántico con el Pacífico a lo largo de poco más de 80 kilómetros, en un tiempo de ocho horas. La apertura de esta importante vía fluvial implicó una reducción considerable del tiempo de viaje en el tráfico de mercancías por vía marítima a escala mundial.

En relación con el transporte por carretera, en América latina los incas ya contaban con un eficiente sistema de caminos por el que transportaban distintos tipos de mercaderías. El caballo, la mula y el transporte sobre ruedas, introducidos por los conquistadores, aprovecharon esas rutas. En el siglo XVIII las carreteras unían varias ciudades de la región, pero recién durante el modelo de industrialización por sustitución de importaciones se intercomunicaron regiones, como la Mesopotamia argentina con el resto del país a través de los primeros puentes sobre el Río Paraná.

El automóvil privado fue el gran protagonista del siglo XX. A partir de la década del '20 se construyeron las primeras autopistas y, en América, la carretera Panamericana, que a lo largo de 27.000 km permite atravesar todo el continente de sur a norte. En la actualidad hay vías de gran capacidad que permiten el desplazamiento a mayor velocidad de un gran número de personas y mercancías.

Con el surgimiento del ferrocarril y del transporte por carretera crecen los viajes de corta, media y larga distancia. Las ciudades se fueron extendiendo sobre ferrovías y carreteras. La mayor facilidad de desplazamiento tuvo su correlato en la creciente desigualdad social: los nuevos industriales enriquecidos se instalaron en zonas distantes de las fábricas, en la búsqueda de mejor calidad ambiental. A su vez, se produjo el aumento del valor del suelo urbano y se buscó sacar mayor rendimiento económico a las parcelas de las zonas

Las obras realizadas sobre la vía fluvial, inversiones millonarias desde el sector privado y desde el sector público con la participación de organismos multilaterales de crédito, han permitido un crecimiento del transporte de granos y de carga general que pasó de 700 mil a 12 millones de toneladas por año.

centrales de algunas ciudades, construir más plantas en los mismos metros cuadrados. Así surgió, a mediados del siglo XIX, otro medio de transporte: los primeros ascensores. Y con ellos nacen las construcciones en altura.

Las velocidades de los transportes aumentan, tanto en los ferrocarriles como en el transporte automotor, con la fabricación de vehículos cada vez más veloces que circulan sobre carreteras y autopistas. Más velocidad y menos tiempo entre algunos puntos del territorio que "se acercan" y el espacio que se distorsiona y se comprime selectivamente.

La distancia pasa de evaluarse en kilómetros a medirse por el precio del transporte y por el tiempo de viaje. Con la expansión de los transportes masivos, las mayores velocidades de circulación y los menores tiempos de los viajes, aparece un nuevo tipo de urbanización: las grandes áreas metropolitanas, aglomeraciones de cientos de miles de habitantes, con gran complejidad funcional y diversificación de actividades, y mayor segregación socio-espacial. Los espacios metropolitanos dejan de ser continuos y compactos para transformarse en espacios amplios y discontinuos.

Phileas Fogg, el personaje del libro *La vuelta al mundo en 80 días*, de Julio Verne, realizó su viaje alternando barcos de vapor, ferrocarriles y carreteras. Tal vez este sea uno de los primeros relatos que hacen referencia a los cambios en los modos de transporte. La circulación de mercaderías a través de ferrocarriles, camiones, barcos o aviones es uno de los principios del transporte multimodal, en el cual los contenedores con las cargas pasan de un modo a otro con menores gastos de embalaje y menor necesidad de mano de obra, debido a que son enviados, cerrados y precintados en origen, y no se vacían hasta que la mercancía es descargada en destino. La utilización de contenedores permitió estandarizar los medios de transporte, organizar los desplazamientos y reducir los tiempos de viaje con la consiguiente disminución de costos.

En un barco para contenedores, los costos son aproximadamente la vigésima parte de los de un barco convencional de similar tamaño. Puede descargar y cargar la mercancía en unas 13 horas, frente a las 84 horas necesarias para hacerlo en un barco

La Hidrovía Paraná-Paraguay es un proyecto para favorecer un modelo de extracción de recursos que no beneficiaría a la población que hoy está en condiciones de pobreza o de marginalidad. Claro ejemplo de la diferencia entre crecimiento y desarrollo.

convencional. Para poder recibir este tipo de barcos muchos puertos han debido refuncionalizarse, y se han profundizado puertos y vías fluviales para permitir la circulación de buques de mayor tamaño.

Cuando se analiza la relación entre transporte y territorio, podemos identificar efectos directos y efectos indirectos o asociados. Los directos son los referidos a la construcción de la infraestructura, a la circulación que se habilite sobre ellas y a la interrelación con el territorio en el cual se asienta. Los indirectos son aquellos vinculados con los procesos de transformación que se generan por las mejoras en las condiciones de accesibilidad y la habilitación de áreas para el desarrollo de nuevas actividades. Como ejemplo de lo enunciado se presenta a continuación un análisis del Proyecto de Hidrovía Paraná-Paraguay.

Los ríos Paraguay y Paraná, que han sido motor del asentamiento de poblaciones ribereñas de los pueblos originarios que se servían de ellos para vincularse y para alimentarse, sirvieron, con la conquista, de vía de penetración al interior del continente y, más recientemente, empezaron a ser receptores de inversiones para hacer más rentable el modelo agroexportador, que utilizaba la vía para la salida de las cargas del interior del continente hacia el Océano Atlántico. El Proyecto Hidrovía conecta al este boliviano, el centro-oeste brasileño y al Paraguay con puertos fluviales de la Argentina y con el océano, en un recorrido de 3.400 kilómetros.

A partir de 1969 se comenzó a discutir la puesta en valor de esta vía de circulación, pero en las últimas dos décadas la iniciativa cobró impulso con la creciente producción de granos y con la demanda de mejoras para exportar, disminuyendo tiempos de circulación y costos de flete.

Desde la década de los '90 se ha ido profundizando el calado del río, que hoy permite el ingreso de buques de gran tamaño desde el Océano Atlántico hasta la ciudad de Rosario y el entorno portuario de San Martín-San Lorenzo. Con ese aumento de la capacidad de carga se han reducido sensiblemente los costos de los fletes en un 40 por ciento y los tiempos de navegación, que con la conclusión del Proyecto Hidrovía se lograrían disminuir en un 30 por ciento.

Las grandes empresas globalizadas, que operan en la producción y en la exportación de soja y derivados, han desplegado una estrategia de expansión geográfica hacia las materias primas y de integración con infraestructura logística y de transporte, y han construido terminales portuarias sobre el Río Paraná. Estos puertos incluyen en sus recintos plantas de producción de tamaño mucho mayor que las que existían a comienzos de los noventa. Allí se procesa la producción, se almacena y se exporta, e inclusive operan como puerta de exportación con funciones de control de aduana. Esta misma estrategia hizo que grupos concesionarios de vías férreas estén constituidos por empresas del sector aceitero, que se haya mejorado la infraestructura vial y que se hayan realizado mejoras en los accesos a los puertos y en las terminales portuarias, permitiendo una mayor integración.

Las obras realizadas sobre la vía fluvial, inversiones millonarias desde el sector privado y desde el sector público con la participación de organismos multilaterales de crédito, han permitido un crecimiento del transporte de granos y de carga general que pasó de 700 mil a 12 millones de toneladas por año. El tránsito de barcas a su vez creció un 2.000 por ciento entre 1998 y 2007.

Como efectos vinculados, indirectos o asociados a dichas intervenciones, de la producción sojera y su comercialización con mayor rentabilidad, podemos mencionar la presión hacia la expansión de la frontera agraria y la concentración de la propiedad de la tierra. Pequeños productores no han podido competir con los grandes grupos, y los pobladores con tenencia precaria de la tierra, muchos de ellos de los pueblos originarios, fueron expulsados y en cantidades destacadas pasaron a integrar los contingentes de desempleados urbanos.

La soja se adoptó primero en las provincias de Santa Fe, Córdoba y Buenos Aires y luego se fue expandiendo hacia otras provincias como Santiago del Estero, Chaco, La Pampa, Salta y Entre Ríos. Con esta ampliación de su zona de cultivo, la soja ha ido reemplazando en muchos casos a los cultivos tradicionales como el girasol, el maíz o el sorgo, y a las producciones ganaderas, tanto de carne como de leche. La alta rentabilidad asociada a la introduc-

ción de la soja transgénica se tradujo en la expansión del cultivo hacia zonas marginales más vulnerables y hacia el monocultivo. Junto con el avance de la frontera agrícola aumentó la deforestación de nuestras últimas reservas de bosques nativos y la utilización masiva de agrotóxicos, con impactos ambientales negativos e irreversibles sobre el suelo y el agua, la pérdida de nutrientes y el deterioro de la calidad de vida de las poblaciones próximas a estas explotaciones.

Las obras en la Hidrovía facilitan la generalización del modelo agroexportador, son un negocio para las grandes empresas que monopolizan el mercado internacional de granos, para las empresas dedicadas al transporte fluvial y marítimo, para las cámaras portuarias y para las empresas concesionarias de las obras de infraestructura, en detrimento de las poblaciones y de los recursos de la región. Los requerimientos de infraestructura y transporte masivo que aumentan la rentabilidad de las actividades extractivas, contribuyen sobremanera a los efectos ambientales negativos. En definitiva la Hidrovía Paraná-Paraguay es un proyecto para favorecer un modelo de extracción de recursos que no beneficiaría a la población que hoy está en condiciones de pobreza o de marginalidad. Claro ejemplo de la diferencia entre crecimiento y desarrollo.

En síntesis, el Proyecto Hidrovía Paraguay-Paraná no puede reducirse a un mero proyecto de transporte. Es un proyecto que mejora las condiciones para la generalización del modelo de desarrollo actual. Un modelo extractivista que dilapida los recursos naturales al mismo tiempo que perjudica a grandes franjas de la población. Al afectar el medio natural se daña la estructura de las sociedades, y se desintegra el sistema social y económico de las comunidades indígenas y campesinas que habitan en dicho ambiente. Y se benefician los grandes empresarios, nacionales y extranjeros, que con proyectos de este tipo abaratan los costos para las exportaciones de nuestros recursos, obteniendo una mayor rentabilidad y resolviendo necesidades externas a la región. Por ello el gran debate pendiente es el modelo de desarrollo que se pretende para el país, y el pensar al sistema de transporte como uno de los componentes que pueden contribuir a ese modelo.