

VII Jornadas de Sociología  
**Universidad Nacional de La Plata**  
Propuesta de ponencia para mesa 24:

*Cuestiones urbanas y regionales en Argentina. Procesos y prácticas en la ciudad contemporánea. Territorios en construcción.*

**-Ariel Rodolfo Fuentes** ([arielrodolfofuentes@gmail.com](mailto:arielrodolfofuentes@gmail.com))

**-Licenciado y Profesor en Educación Media y Superior en Sociología** por la Universidad de Buenos Aires.

**-Docente de la materia "Sociología Urbana"**. Carrera de Sociología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires.

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

**-Doctorando en Ciencias Sociales** por la Universidad de Buenos Aires.

**-Becario Doctoral Tipo 1, CONICET.**

### **Abstract**

En 2012 comenzaron las demoradas obras para soterrar el Ferrocarril Domingo Faustino Sarmiento, gestionado hasta mayo del mismo año por la concesionaria privada *Trenes de Buenos Aires* (TBA) -desligada del servicio por decisión del Gobierno Nacional tras una saga de demandas y accidentes que instalaron en la opinión pública la necesidad de una profunda reconfiguración técnica y administrativa-.

El soterramiento se perfila como una de las obras de infraestructura más importantes de la Argentina, y –de cumplirse sus principales objetivos declarados (la desaparición del tendido ferroviario como barrera urbana y la mejora de la movilidad territorial)- detenta el potencial de modificar profundamente la trama de la megalópolis bonaerense por sus potenciales efectos urbanos.

Sin embargo, el proyecto original ha sufrido numerosas reconfiguraciones (en variables tales como extensión, cantidad de vías, futura capacidad operativa y eventual utilización del suelo que sería liberado al desocupar el actual tendido ferroviario) y en términos de expertos es ampliamente considerado, en su versión en ejecución, excesivamente costoso y/o no lo suficientemente pertinente. ¿Cómo se llegó a esta instancia de desfase? Creemos que la respuesta tiene que ver con un cambio en los paradigmas de planeamiento urbanístico y los contextos de realización de grandes proyectos urbanos.

## **Planificación urbana, grandes obras de infraestructura y transformación del territorio: un estudio de caso**

### **Actualidad del Tren al Oeste: Línea Sarmiento**

Con una extensión aproximada de 37 kilómetros, la etapa eléctrica de la actual *Línea Sarmiento* es el principal medio de transporte de la Zona Oeste del Gran Buenos Aires. Operada por la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA) entre Mayo de 1995 y Mayo de 2012, bajo concesión otorgada por el Estado argentino, su historia se remonta a mediados del siglo XIX, cuando fue un emprendimiento pionero y de enorme impacto sobre el territorio bonaerense (Schvarzer y Gómez, 2006; López y Waddell, 2007; Schvarzer, Regalsky y Gómez, 2008). En tanto estructura asentada sobre múltiples instancias administrativas, las problemáticas interjurisdiccionales, así como una fuerte correlación sobre el desarrollo urbano y la reconfiguración de Buenos Aires y su periferia, han sido dimensiones que acompañaron a la primera línea férrea del país prácticamente desde su origen.

Actualmente, entre las terminales de Once de Septiembre y Moreno (cabeceras del tendido eléctrico) corren aproximadamente 300 servicios diarios, transportando a un total estimado de 10 millones de pasajeros mensuales –de entre quienes más del 60% ingresan o salen de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Secretaría de Transporte de la Nación Argentina, 2006)- a través de las 16 estaciones del sistema (6 pertenecientes a la Capital y 10 a los municipios circundantes).

Si se analizan las formas de apropiación del excedente, la lógica de asignación de recursos y las dimensiones políticas bajo las cuales el servicio fue prestado durante los últimos 17 años, la línea Sarmiento ha tenido una configuración -de acuerdo a las categorías dadas por Erik Olin Wright (2006)- *híbrida* entre lógicas de acumulación superpuestas y contradictorias: la infraestructura y del material rodante nunca dejaron de ser propiedad del Estado, pero la venta de boletos (parcialmente subvencionado con el fin de permanecer en un rango asequible para la mayoría de los usuarios) y la gestión general estuvieron en manos privadas.

A fines de 2012, el sistema sigue funcionando a expensas de una disminución drástica de la calidad. La densidad del tendido ferroviario, los desperfectos técnicos y la

superposición de frecuencias suelen generar demoras que, sumadas a la escisión física que las vías del Sarmiento –llevadas las barreras a una intermitencia poco eficiente y causante de congestiones a nivel del tránsito lindante, en tanto los pasos a nivel apenas permanecen abiertos para el paso de vehículos y peatones- generan entre Sur y Norte de Buenos Aires, son el fundamento de variados reclamos, a veces no mediados por la institucionalidad dominante y desbordantes de las formas prescriptas por el Estado.

Siendo unánime -en opiniones de expertos sobre transporte- que ha llegado a su límite operativo, la discusión sobre las condiciones de una transformación que redefina la capacidad de la línea Sarmiento ha aparecido tanto en el discurso del Gobierno Nacional y en documentos técnicos oficiales<sup>1</sup> como en medios masivos de comunicación<sup>2</sup> y en expresiones espontáneas de los usuarios y/o habitantes de zonas potencialmente afectadas.

### **Problemática del transporte ferroviario en la Región Metropolitana de Buenos**

#### **Aires: diagnósticos y propuestas**

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*”.

---

<sup>1</sup> *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.

<sup>2</sup> Informe de C5N (18/11/2010), “Soluciones para el tránsito”:

<http://www.youtube.com/watch?v=aHmhscw04Mw>. Consultado el 4 de Octubre de 2012.

La inexistencia histórica de una planificación integradora en el sistema ferroviario metropolitano se 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).

La relación de los gobiernos locales con los grandes capitales se redefinió durante la década de los '90, expresando nuevas formas de producción y organización del territorio: la “*extranjerización y globalización durante los últimos años plantea serios interrogantes con respecto a la gobernabilidad y la capacidad de gestión y control del Estado nacional sobre los procesos económicos, sociales y territoriales, haciendo sumamente vulnerables a algunas regiones, sectores sociales y actividades productivas, especialmente en ausencia de políticas activas específicas*” (Ciccolella, 1999: 10); sin embargo, a comienzos del siglo XXI se identificaron indicios de novedosos encauces de las problemáticas territoriales, sobre las cuales los gobiernos locales y la ciudadanía podrían construir nuevos repertorios, estrategias, espacios y formas de intervención<sup>3</sup> (Borja, 2001; 2003 y 2006; Borthagaray, 2010; Merklen, 2010).

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

---

<sup>3</sup> Un ejemplo que consideramos pertinente es el de la Fundación Metropolitana, organismo que “*ha trabajado generando escenarios de debate y consenso a través de la organización y participación en encuentros, talleres y actividades. Además, regularmente publica información, diagnósticos y enfoques sobre la metrópolis Buenos Aires*”, incidiendo deliberadamente sobre las políticas públicas “*con el objetivo de lograr una mayor equidad, inclusión social y desarrollo sustentable, y lo hace facilitando procesos de planeamiento participativo y de coordinación interjurisdiccional*” (extraído de la *Presentación Institucional* en página web de Fundación Metropolitana, <http://www.metropolitana.org.ar/site/fundacion.php>).

las inversiones y operaciones introdujeran modificaciones en las condiciones del servicio<sup>4</sup> (Rebón *et ál.*, 2010: 95).

La atención que las ciencias sociales argentinas han otorgado a esta problemática es significativamente menor, sólo encontrándose referencias a los *estallidos de furia* registrados en 2005, 2008 y 2011 con epicentro en la estación de Haedo. El diagnóstico vigente de la producción académica efectivamente realizada (Gamallo y Tafuro, *op. cit.*: 1) sostiene que “*las acciones desencadenadas (...) fueron el producto de una acumulación de malestar social. Es sabido que el servicio de trenes metropolitano tiene deficiencias graves, y que esas deficiencias son más evidentes en algunas líneas. Esta situación provoca numerosas quejas de parte de los usuarios que recurren a distintos repertorios de reclamos para hacerse oír*”. Por otra parte, estos eventos han tenido un gran impacto mediático y en la opinión pública. Vecinos de zonas adyacentes han tenido posiciones complejas y diversas con respecto a las posibles reconfiguraciones territoriales propuestas en vistas a una potencial optimización del Sarmiento.

La espontaneidad de estas revueltas, elemento fundante de las hipótesis basadas en la disconformidad de los usuarios sostenidas desde la mencionada línea de investigación académica y por grupos políticos opositores al gobierno kirchnerista, ha sido puesta en duda por el discurso oficial: el por entonces Jefe de Gabinete Aníbal Fernández presentó evidencia intentando demostrar que además de las quemaduras de vagones se habían quitado -premeditadamente- bulones del tendido de las vías<sup>5</sup>.

Leyendo en términos de Castel (1997), y sin existir aún un estudio exhaustivo sobre las características socioeconómicas de los pasajeros del tren Sarmiento, puede afirmarse que hay condiciones sociales significativamente heterogéneas si se los analiza más allá de su dimensión colectiva en tanto usuarios de un mismo medio de transporte público. Reaparece la necesidad de construcción de un colectivo que generalice y eleve las demandas de este peculiar grupo de ciudadanos, incluso cuando muchos de ellos no

---

<sup>4</sup> Esta perspectiva fue eventualmente refutada por una de las principales militantes del FUDESA (Frente de Usuarios Desesperados del Sarmiento): “*Rechazo la afirmación de alguna que otra monografía sociológica que asegura que las protestas violentas en estaciones de trenes son generadoras de cambios en la prestación del servicio*”.

Disponibile online en: <http://desesperadosdelsarmiento.blogspot.com.ar/2011/05/carta-de-una-usuarria-del-sarmiento.html>.

<sup>5</sup> Diario *El Cronista Comercial*, versión online. 30 de septiembre de 2011. Disponible en: [http://www.cronista.com/contenidos/2011/09/30/noticia\\_0151.html](http://www.cronista.com/contenidos/2011/09/30/noticia_0151.html).

hayan participado jamás en reivindicaciones políticas o territoriales –son, atendiendo de nuevo a categorías de Castel, “*individuos por exceso*”-.

Frente a la conocida imprevisibilidad del funcionamiento del tren, muchos usuarios han desarrollado múltiples estrategias: alternativas de desplazamiento en automóvil, motocicleta o colectivo; justificación sistemática de retrasos y ausencias; e incluso la búsqueda de relocalizar sus empleos, estudio y demás actividades cotidianas en zonas más cercanas y/o fácilmente accesibles. Desestabilizados sus horarios y vidas por la decadencia del transporte del que dependen para desplazarse a través de la metrópolis, los usuarios –en tanto individuos vaga e informalmente agrupados en un colectivo lábil y no organizado- generan una miríada de acusaciones y reclamos frente a los cuales el Estado aparece como principal destinatario y como único actor con suficiente poder y recursos (Mandel, 1969) como para intervenir y ofrecer soluciones. No surgen intermediarios claros, a pesar de que frecuentemente el usuario cree, erróneamente, que los trenes metropolitanos del Oeste bonaerense fueron –durante la concesión a TBA- de propiedad enteramente privada (cuando, formalmente, sólo su gestión lo es: en la mayoría de las versiones brindadas sobre el ataque al material rodante y las estaciones, no se identifica lo dañado como propiedad colectiva pública).

Los objetivos relacionados a la renovación, regeneración y/o revitalización de un área urbana estratégica son enumerados formalmente por los impulsores de los grandes proyectos urbanos, como el que fuera conocido como *Corredor Verde del Oeste* –un masivo soterramiento que propone construir grandes túneles ferroviarios y generar espacios verdes en donde hoy corren los trenes, y principal proyecto estipulado para reconfigurar el funcionamiento de la línea Sarmiento-. La importancia de cualquier proceso de cambio en el segmento Once-Liniens 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*<sup>6</sup>: su consenso mayoritario entre los usuarios del tren y vecinos de zonas adyacentes se presupone, incluso cuando una renovación urbana que redefine el funcionamiento del tren 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.

### **Desfasaje entre el planeamiento urbano y la relevancia social del soterramiento en tanto gran proyecto de infraestructura**

El plan de soterramiento de la línea Sarmiento se erige como uno de los proyectos de infraestructura más importantes de la Argentina, y dado que los objetivos explícitos de tal reconfiguración son 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, la eventual concreción de la obra se convirtió en un bastión dentro de las demandas de pasajeros que bregan por un viaje de calidad superior. Sus potenciales efectos podrían redefinir profundamente el paisaje urbano de la metrópolis; en su camino a ser considerado viable, las diferentes versiones han encontrado numerosos obstáculos de origen político, burocrático y técnico.

Consultados sobre su posible optimización del viaje para el usuario diario (el trayecto actual entre los 37 kilómetros que separan Moreno de Once de Septiembre es apenas superior a los 60 minutos), actores involucrados en diversas esferas del proyecto sinceran que podría no ser su principal objetivo ni su principal consecuencia a nivel urbano. La ganancia en tiempo neto de desplazamiento no será, se afirma, significativa, en tanto el material rodante y la infraestructura a utilizar no supondrían saltos generacionales cualitativos en comparación al actualmente utilizado por la empresa concesionaria:

*“Supuestamente, al aumentar la capacidad del sistema elevando la frecuencia y quitando la problemática de los pasos a nivel –que eso sería real-, la ganancia en términos de tiempo no es mucha. La pregunta que nadie respondió es: ¿cuál es el tránsito potencial que tiene el Sarmiento? Uno tiene la idea de que el Sarmiento está tan saturado que cualquier mejora que se*

---

<sup>6</sup> Plan Urbano Ambiental de la Ciudad de Buenos Aires. Desarrollo Sostenible, 2004.  
[www.dsostenible.com.ar/situacion/cvoeste.html](http://www.dsostenible.com.ar/situacion/cvoeste.html).

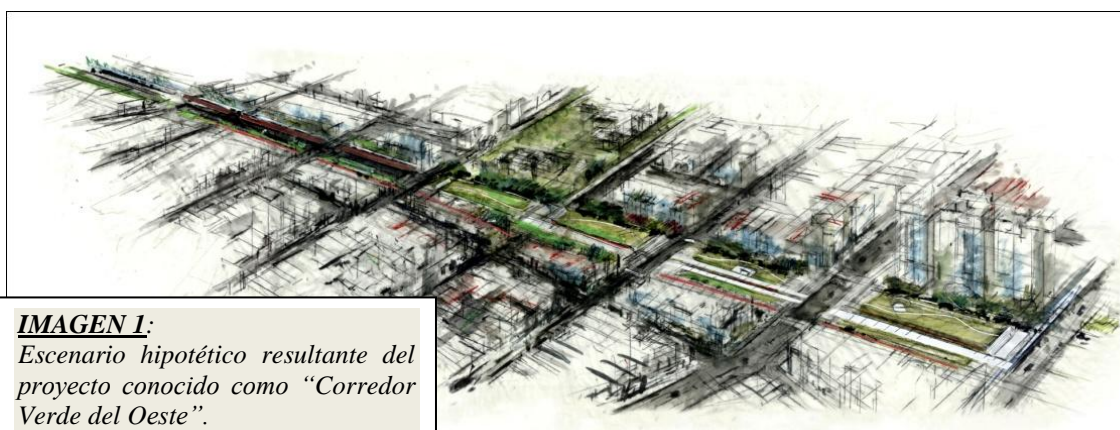
*haga va a dar más tránsito en otros lados, pero... yo tengo mis dudas con respecto a eso”.*

(ENTREVISTA N° 1: Economista especializado en Transporte)

*“La dimensión tiempo del mismo transporte ferroviario no se transformaría... no mejoraría. El gran beneficiario de esto no sería –creo yo- el usuario del tren. En todo caso sería el peatón que cruza las vías del tren”.* (ENTREVISTA N° 5: Arquitecto y Planificador Urbano y Regional)

Según entrevistas realizadas a expertos, se especula con la posibilidad –poco contemplada espontáneamente por los usuarios consultados, quienes generalmente priorizan otros aspectos del plan- de que la calidad de viaje eventualmente sea inferior a la actual, en tanto se perdería –por ejemplo- la posibilidad de observar el panorama lindante al tendido ferroviario; el trayecto sería comparable al de un subterráneo porteño.

El proyecto regresó a la política agenda argentina durante los últimos años del siglo XX –tras una década que redefinió las relaciones entre Estado, actores privados e intervención urbana- a través del *Plan Urbano Ambiental* (Gobierno de la Ciudad Buenos Aires, 2000a), un instrumento de gestión que atraviesa múltiples dimensiones del desarrollo urbanístico (vivienda, transporte, espacios públicos, etcétera) proponiendo un enfoque regulatorio que bregaba, en última instancia, por una ciudad integrada, policéntrica y sustentable. Sin embargo, y aunque se estipuló como referencia obligada por la Constitución Nacional, su impacto en tanto guía de las acciones políticas sobre la expresión espacial de la metrópolis (algunas de las cuales actualmente continúan evadiendo problemáticas y demandas específicas para amplios estratos de la población) no ha sido significativo.



***IMAGEN 1:***

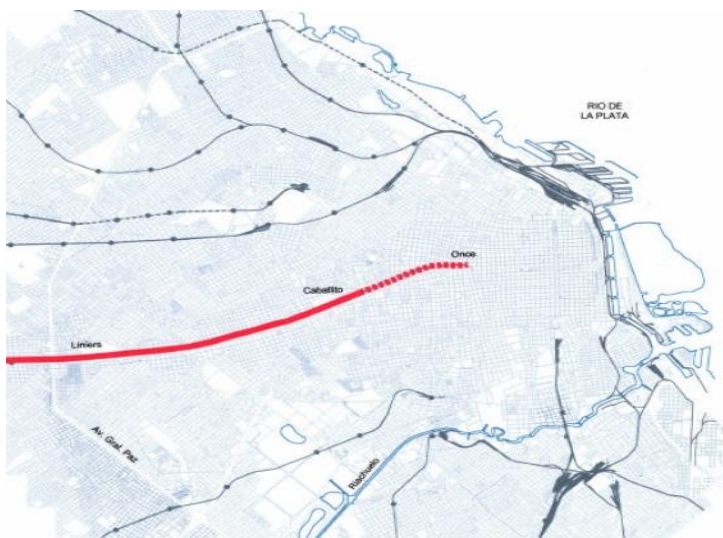
*Escenario hipotético resultante del proyecto conocido como “Corredor Verde del Oeste”.*

Fuentes: Croquis originales del proyecto C.V.O..



Ese prototipo formal de soterramiento, denominado *Corredor Verde del Oeste* (ver *Imagen 1 & Imagen 2*), consideraba explícitamente las necesarias articulaciones intermodales: sus características, se estipulaba, “*deberán ser proyectadas conforme a los requerimientos y condicionamientos de funcionalidad que se establezcan para el futuro centro de transbordo intermodal de pasajeros urbanos, metropolitanos e interurbanos a implementarse en esa localización en terrenos asignados al respecto*” (Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, 2000d: 96). Los nodos intermodales identificados como de mayor relevancia eran las estaciones de Once y Liniers.

Sin embargo, desde entonces el proyecto original ha sufrido numerosas reconfiguraciones (en variables tales como extensión, cantidad de vías, futura capacidad operativa y eventual utilización del suelo que sería liberado al desocupar el actual tendido ferroviario) y en términos de expertos es ampliamente considerado, en su versión en ejecución, excesivamente costoso y/o no lo suficientemente pertinente.



**IMAGEN 2:** La versión de reconfiguración del Sarmiento propuesta en el Plan Urbano Ambiental era significativamente distinta a la que está actualmente en ejecución. Proponía una trinchera de aproximadamente 9 kilómetros, correspondientes a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sin considerar una extensión a los municipios circundantes.  
Fuente: Plan Urbano Ambiental del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (2000d)

En primer lugar, expertos en temáticas ferroviarias señalan que el diseño subterráneo del proyecto impediría el la combustión requerida por los motores diesel, que aún es una propulsión muy utilizada en trenes de mediana y larga distancia. Se cercenaría, así, una integración entre la red metropolitana y los servicios que se adentran en el interior de la Provincia de Buenos Aires:

*“Se perdería la integración. Los trenes que hoy van a Mercedes, a Lobos, a Trenque Lauquen, a Bragado... olvidate, no saldrían más de Once. Se estaba planeando hacer una transferencia en Moreno; pero en un tren de larga distancia no tiene sentido hacer casi 40 kilómetros extra para*

*hacer una transferencia –encima con las valijas a cuestras, si te vas de viaje-. Hubo una falta de criterio, una falta de concepto total. Incluso una falta de conocimiento de cómo se maneja un sistema ferroviario: tenés no sólo diferentes categorizaciones por jerarquía o lujo, sino por categoría de tren y por tipología de servicio. El Sarmiento siempre fue un ferrocarril con muchos –hasta Menem, por supuesto: hasta el '92- servicios regionales. Muchísimos. (...) Tenías troncales con alta y media densidad, y después los ramales con bajas y medias densidades. Tal cual. No existe más.*

*Se puede reponer; los ramales están, hay que ver en qué condiciones. Pero si cortás ese troncal de entrada a la ciudad, olvidate de la conexión. Otra cosa: esta troncal (Once-Haedo-Merlo-Luján) es un eje con conexiones al Norte y al Sur a las demás redes ferroviarias. En teoría, si toda la red estuviera activa, vos podrías ir de Once a Tucumán o de Once a Bariloche. Porque la red está conectada; si cortás eso, ya no podés.” (ENTREVISTA N° 1)*

En segundo lugar, la versión del proyecto actualmente en ejecución (a través del *Consorcio Nuevo Sarmiento*, integrado por las empresas IECSA, Odebrecht, COMSA y Ghella) no considera conexiones intermodales con otros transportes –por ejemplo, gran parte de la línea A del subterráneo porteño y el tramo final del soterramiento correrían en paralelo, a unos 200 metros de distancia, sin conexiones articuladas entre sí-.

Según entrevistas a expertos, esto indicaría que no se estaría atendiendo al potencial intermodal de la red metropolitana de Buenos Aires: de acuerdo al estudio INTRUPUBA (Secretaría de Transporte de la Nación Argentina, 2006)-, una proporción considerable de los usuarios del tren Sarmiento también recurre a otros medios de transporte (principalmente, colectivos –utilizados por 48.5% de los pasajeros del Sarmiento; la intermodalidad más alta de entre todas las líneas de Buenos Aires- y subtes –para los cuales se registró un solapamiento del 7.5%-).

Esta dimensión apareció muy frecuentemente como una omisión señalada en las entrevistas a referentes del transporte ferroviario y el planeamiento urbano:

*“En vez de hacer una intermodalidad, optimizar y aprovechar las ventajas, se decidió una inversión nueva, muy grande, separada. En paralelo al subte, a 100 o 200 metros. Y se eligió el soterramiento, fueron directamente a eso sin ver cómo articular con el transporte actualmente existente”. (ENTREVISTA N° 2: Arquitecta, Planificadora Urbana y Regional)*

*“Hay maneras distintas de solucionar el tema ferroviario metropolitano. (...) Uno tendría que empezar a pensar en la noción de corredor, que es lo más interesante. (...)*

*Hablar de corredor es interesante porque ahí tenés la mayor variedad posible de soluciones: tenés densificación, entonces podés pensar en aumentar la capacidad de las vías, del subte, el tren o lo que sea. Lo que es atender la trama urbana normal... bueno, es un tema de que el*

*sistema vial se desarrolla solo con la ciudad y le da cabida al colectivo. Con la noción de corredor ya pensás en algo más típicamente intermodal: vos tenés que concentrarte en cuánta demanda tiene, cuánto está atendiendo, cuáles son las posibilidades de atender eso. Esa es la pregunta crucial para un metropolitano es: ¿cuál es el tráfico potencial? Tiene respuestas muy distintas para cada línea...”. (ENTREVISTA N° 1)*

Por último, y en oposición a lo planteado por múltiples consultores durante las etapas de planeamiento, la versión definitiva del soterramiento contará con apenas 2 vías. Este es un punto extremadamente controversial entre los expertos en temáticas urbanas y ferroviarias, que recomendaron tanto una extensión menor (para atender a la demanda efectivamente existente, significativamente distinta en la Ciudad de Buenos Aires que en su periferia; para los municipios bonaerenses se propusieron diversas soluciones con cruces a nivel, pero un soterramiento a escala completa no es generalmente considerado pertinente) como un aprovechamiento de las obras para llevar el recorrido del Sarmiento a un sistema de 2 vías de ida y 2 vías de vuelta (aumentando no sólo las frecuencias, sino las posibilidades de intercalar distintos tipos de trenes simultáneamente):

*“[El soterramiento] es un proyecto grande... de todas maneras, no es proyecto revolucionario con respecto a lo que es el ferrocarril, en términos operativos. De hecho, lo empeora con respecto a su potencialidad. Lo deja peor que antes (...).*

*Básicamente hay una posibilidad que queda cercenada, con esto, que es la operatoria de trenes semi-rápidos con sobrepaso, que es lo que hoy en día se puede hacer. Se hace poco, y en su momento se hizo en forma sistemática.*

*El túnel cercena esa posibilidad. Lo que sí permite es aumentar algo la frecuencia, pero...*

*Hay dos vías: todos los trenes van al ritmo del más lento. Yo creo que ese es el defecto más grave del proyecto”. (ENTREVISTA N° 1)*

*“En determinado momento a Kirchner le acercan el proyecto. Era un proyecto de un túnel de 4 vías. Yo estuve en la presentación, en un acto en el Salón Blanco. (...) No me gusta, pero, después de todo, tiene 4 vías. Para sobrepaso o 2 y 2. Podés incrementar la frecuencia, podés mandar distintos tipos de trenes. Trenes rápidos, trenes lentos. Podés parar en todas las estaciones, o no. Adelante, vayamos con esto, ningún problema: con eso se llama a licitación y me alegro. El proceso licitatorio es muy largo, termina en época del gobierno de Cristina. Año 2008, si mal no recuerdo. Viene la pre-adjudicación... y había pasado a ser un proyecto de 2 vías. Y ahí es donde vienen las críticas. Lo extienden con la misma plata; por eso lo reducen a 2 vías. La ley de las compensaciones. ¿Cuál es el problema del túnel de 2 vías? Que reduce la capacidad operativa...”. (ENTREVISTA N° 3: Ingeniero, ex – Gerente de Ferrocarriles Argentinos)*

“Lo que siempre se ha dicho es que el Sarmiento –cuando salimos de Liniers a la periferia- es que tiene que ser 4 vías, mínimo. El proyecto actual se está planteando con 2 vías. Bueno, error. Error. Ese es el tema. ¿Qué queremos? ¿Estamos pensando en un ferrocarril que estructure el país? No estoy hablando del tren bala; estoy hablando de un ferrocarril en serio. Razonable. Y bueno... por Once, por supuesto, debería llegar el servicio metropolitano y todos los que vienen detrás. El ferrocarril Sarmiento y todo su potencial en el Interior...  
¿Si todos los especialistas te señalan eso, no da mucho que pensar?  
Hoy por hoy, hay una disociación absoluta entre el escenario decisional y lo que dice lo último de la disciplina en la materia. (...) Proyectos faraónicos, totalmente en las antípodas de lo que la academia dice” (ENTREVISTA N° 4: Arquitecto, Planificador Urbano y Regional).

¿Cómo se llegó a esta instancia de desfasaje? Creemos que la respuesta tiene que ver con un cambio en los paradigmas de planeamiento urbanístico (Kullock, 2010) y con el contexto sociopolítico en el que el diseño y ejecución de grandes proyectos urbanos y de infraestructura toma lugar (Oszlak, 2011b).

David Kullock (*op. cit.*: 244) reconoce los cambios que las nuevas características de los sistemas ambientales y sociales están operando sobre la actividad profesional orientada lo urbano: “La Planificación Urbana, actividad tradicionalmente orientada a la resolución y prevención de problemas urbanísticos, se ha visto afectada por las profundas transformaciones acaecidas en el campo sociopolítico que le da contexto y en el campo epistemológico que sustenta el conocimiento y prospección de la realidad sobre la que pretende actuar insumos esenciales para su ejercicio”.

Las características, ciclos y orientación de la gestión misma han sido reconfigurados y por lo tanto el autor propone (*ídem*: 264-265) un esquema ordenador de 5 instancias (*Diagnóstico; Formulación de Propuestas; Ejecución de Acciones; Evaluación de Resultados; Modificación de Políticas y estrategias*) para sintetizar tendencias hasta ahora irreconciliables y fomentar la elaboración de nuevos y más adecuados paradigmas de planificación del territorio.

David Harvey (1989) 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.

A nivel conceptual, Harvey (*op. cit.*: 5) destaca que 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 y la organización del espacio es impulsada por diversos agentes sociales en procesos usualmente conflictivos, usualmente alineados en delicadas coaliciones.

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.

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 empresarismo, 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.

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.

¿Se abren, entonces, posibilidades histórico-concretas para que la tensión social producida por la obsolescencia del sistema ferroviario metropolitano se exprese a través de nuevos canales?

A principios de Mayo de 2011, una nueva “furia” de usuarios tiene como consecuencia grandes destrozos en la estaciones de Haedo –histórico epicentro de esta tipología de eventos-, Ramos Mejía y Ciudadela. Retroalimenta las demoras y el mal funcionamiento general del sistema<sup>7</sup>, y es acompañada por la radicalización y el crecimiento en la organización de las demandas (ver *Imagen 3*). Tras esta nueva oleada de “furias”, surgen nuevas y/o renovadas versiones sobre las características de su génesis (desde la difundida académicamente, ya mencionada, de los “*trenes en llamas por disconformidad de usuarios*” hasta otras que inducen un daño auto-infligido por parte de TBA para justificar nuevas inversiones gubernamentales). La complejidad del tema amerita, creemos, nuevas y exhaustivas investigaciones.



*IMAGEN 3: Volante de FUDESA (Frente Usuarios Desesperados del Sarmiento). Las demandas de los usuarios se radicalizaron desde 2011, cuando dos grandes eventos –una “furia” de viajeros en Mayo: un choque con 11 muertos y 265 heridos, en Septiembre- legaron nueva y renovada visibilidad pública y mediática a la problemática.*

En Septiembre del mismo año, un choque entre una formación ferroviaria y un colectivo que cruzaba las vías a la altura de la estación de Flores le otorgó aún mayor impulso y masividad a la cuestión en la agenda política<sup>8</sup>; en esas semanas, se anunció el arribo al

<sup>7</sup> Diario La Nación, martes 17 de Mayo de 2011:

<http://www.lanacion.com.ar/1373886-por-la-quema-de-vagones-se-viaja-peor>

<sup>8</sup> En la mañana del miércoles 22 de Febrero de 2012, una formación del Sarmiento colisionó –por hipotéticos problemas técnicos en sus frenos- contra los andenes de la terminal de Once. Los primeros recuentos de víctimas (51 muertos, 703 heridos) la ubicaban como la tercera peor tragedia ferroviaria de la historia argentina; la concesión a TBA –finalizada como consecuencias directa de este evento- y el futuro del Sarmiento elevaron su relevancia política y su presencia mediática de manera significativa.

país de la gigantesca tuneladora alemana (TBM, por *tunnel boring machine*) con la que comenzarían las obras del ambicioso y demorado soterramiento (ver *Imagen 4*).



**IMAGEN 4:** 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 Fuentes

Constituida Buenos Aires como una megaciudad periférica en el escenario de la urbanización como hecho global, la renovación urbana implica en ciertos casos la destrucción o transformación de elementos no adecuados a la rentabilidad: tuvo lugar 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).

La fusión de inversiones públicas y privadas fue una constante en el desarrollo urbano de la Argentina moderna. A medida que se fue apropiando atribuciones y ejerciéndolas en pos de la centralización, el Estado argentino se involucró activamente *"en ciertos campos combinando su acción con la de los gobiernos provinciales y la de los particulares (...). El caso de los ferrocarriles (...) representa un típico campo de incursión compartida con las provincias y el sector privado -incluso bajo la forma de joint ventures- (...). A menudo el gobierno nacional utilizó la forma de la concesión -con o sin garantía- para la ejecución de las obras o la prestación de los servicios, contribuyendo a la formación de una clase social de contratistas y socios del Estado frecuentemente implantada además en otros sectores de la producción y la intermediación"* (Oszlak, 2011: 101).

Mientras las demandas de los usuarios experimentan una institucionalización y politización creciente, las obras para soterrar el Sarmiento se encuentran aún –hacia Octubre de 2012- en una etapa embrionaria.

En tanto proyecto de escala masiva y con múltiples imbricaciones a nivel de movilidad territorial, consideramos pertinente 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?

-¿Contribuiría al diseño de una red de transporte intermodal, considerando transferencias directas de pasajeros desde y hacia otras formas de transporte público de (cuanto menos) la Región Metropolitana de Buenos Aires? ¿Se transformarán las estaciones en futuros centros de transferencia, como se proyectó en la versión originalmente conocida como *Corredor Verde del Oeste*?

Estas preguntas buscan interpelar la consideración *a priori* de este gran proyecto de infraestructura: se pretende analizar esta reconfiguración urbana masiva no sólo como un producto meramente especulativo del capital internacional, sino plantear un debate sobre sus posibles consecuencias (algunas de las cuales podrían incluir aspectos socialmente positivos) sobre amplios sectores de la ciudad en la que se va a ejecutar y sus respectivos habitantes. Las transformaciones que podría acarrear (tanto sobre el mercado del suelo como sobre las condiciones de vida de la población en tanto actores involucrados: inversores, vecinos, viajeros) deben ser contextualizadas en la ya identificada disociación entre los procesos políticos de toma de decisiones, los sectores de gestión y ejecución, y los aportes de expertos en transporte ferroviario y disciplinas urbanísticas relacionadas, entre otros.

## **REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- 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.
- BORTHAGARAY, Andrés (2010): *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir*. Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- CASTELLS, Manuel (1973): *Problemas de investigación en sociología urbana*. Siglo XXI, Madrid.
- CASTELLS, Manuel (1974): *La cuestión urbana*. Siglo XXI, Madrid.
- CASTELLS, Manuel (1997): *La era de la información*. Alianza, Barcelona.
- CASTELLS, Manuel (1998): “La sociología urbana en la sociedad de redes: de regreso al futuro”. Conferencia en la *Community and Urban Sociology Section* de la American Sociological Association, 22 de Agosto de 1998, San Francisco.
- CENA, Juan Carlos (2008): *El Ferrocidio*. 2º 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, n°26, 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 (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 (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.
- DEL PIERO, Pedro (2011): “Construyendo gobernabilidad para la metrópoli Buenos Aires desde la institucionalidad y la gestión”. En CIONI, Antonio -compilador-: *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. Capítulo IX. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.
- 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*. 1º de Agosto de 2005, vol. IX, n° 194. Universidad de Barcelona.
- 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 (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.
- 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.
- KULLOCK, David (2010): “Planificación urbana y gestión social. Reconstruyendo paradigmas para la actuación profesional”. En *Cuaderno Urbano*, volumen 9 n°9 (octubre de 2010). Pp. 243-274.
- LOMBARDO, Juan (1999): *Pensamiento Urbanístico y desarrollo urbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Serie “Informes de Investigación”, N° 6 (Mayo de 1999). Instituto del Conurbano, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- LOMBARDO, Juan (en prensa): *La construcción del espacio urbano de la región metropolitana de Buenos Aires*. Prólogo de Rafael López Rangel: “La construcción del espacio urbano en las ciudades latinoamericanas. El caso de la región metropolitana de Buenos Aires. Un comentario epistemológico”. En prensa.
- LÓPEZ, Mario y Jorge WADDELL –comp.- (2007): *Nueva historia del ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*. Lumiere, Buenos Aires.
- MANDEL, Ernest (1969): *Tratado de economía marxista*. Ediciones Era, México.
- MARTÍNEZ ESTRADA, Ezequiel (1940): *La cabeza de Goliath*. Edición digital en [www.itematika.com](http://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..
- 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.
- OSZLAK, Oscar (2011a): *La formación del Estado argentino. Orden, progreso y organización nacional*. Emecé, Buenos Aires.
- OSZLAK, Oscar (2011b): “Información y políticas urbanas”. En *Debate*. Año 8, número 14. Octubre de 2011.
- 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 CICIONI, Antonio -compilador-: *La Gran Buenos Aires, rompecabezas metropolitano*. Capítulo X. CIPPEC, Fundación Metropolitana. Konrad-Adenauer-Stiftung, Buenos Aires.
- REBÓN, Julián *et al.* (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.
- 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.
- SARMIENTO, Domingo Faustino (2000): *Argirópolis*. Primera edición: 1850. Edición digital en [www.elaleph.com](http://www.elaleph.com).
- 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.
- SCHVARZER, Jorge y Teresita GÓMEZ (2006): *La primera gran empresa de los argentinos: El Ferrocarril del Oeste (1854-1862)*. FCE, Buenos Aires.
- SCHVARZER, Jorge; REGALSKY, Andrés y Teresita GÓMEZ (2008): *Estudios sobre la historia de los ferrocarriles argentinos (1857-1940)*. CESP, 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.
- SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN ARGENTINA (2006): *Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA)*.
- SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN ARGENTINA (2009): *Encuesta de Movilidad Domiciliaria (ENMODO)*.
- 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.
- 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.
- SUÁREZ, Olivia (1994): *Planes y códigos para Buenos Aires, 1925-1965*. Secretaría de Extensión Universitaria y Bienestar Estudiantil. Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de
- 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.
- WRIGHT, Erik Olin (2006): “Compass points. Towards a socialist alternative”. En: *New Left Review*, n° 41. Septiembre-Octubre de 2006.