

## **El ordenamiento territorial en la prospectiva de los saberes socialmente productivos. Una mirada desde el estudio del trabajo ferroviario.**

**Pablo Sessano, Aldana Telias, Maria Luz Ayuso**

### **Introducción.**

Esta presentación constituye un enfoque más en los diversos avances que en el Nodo Buenos Aires del PAV realizamos en torno al tema de la relación entre educación y trabajo en la Argentina, particularmente los saberes del trabajo en el ferrocarril, en el marco del Proyecto Áreas de Vacancia denominado “Historia y Prospectiva de los Saberes Socialmente Productivos (SSP) – los Saberes del Trabajo en Argentina”.

Abordamos los saberes a partir del estudio de su génesis, su transmisión, su vigencia, su desactualización o pérdida, lo que supone entenderlos también en su correspondencia con un modelo de organización laboral y con un modelo de desarrollo. Ello y el que se ubiquen en el marco de la historia del ferrocarril, ha requerido una ampliación de nuestra mirada dando lugar a recorridos investigativos, “inmersiones” en otras áreas de lo que consideramos “constitutivo” de los saberes. De tal suerte, estudiar los saberes del trabajo ferroviario supuso estudiar aspectos diferentes de las representaciones ferroviarias, la identidad colectiva de los trabajadores, la constitución y estado de la memoria ferroviaria, los imaginarios ferroviarios, la historia del ferrocarril, las imágenes ferroviarias en la conformación de la épica del trabajo nacional, cada una de estos asuntos emergieron como interrogantes frente al desafío de establecer la vigencia y la potencia de un conjunto de saberes asociados a un proceso tan significativo por su grandeza y por su decadencia en la historia del desarrollo nacional. Algunos de estos recorridos han dado lugar a sintéticas presentaciones sobre el tópico que exponemos en diversos foros.

Este trabajo es un avance mas, ahora relacionado con una dimensión siempre presente en la investigación, que refiere y se pregunta por el futuro de estos saberes y por ende por el del ferrocarril. La presente ponencia es apenas un avance, un ordenamiento de ideas en esta reflexión que esperamos nos lleve a poder explicar la vinculación estrecha que vemos entre la condición socialmente productiva de los saberes del trabajo y el diseño de políticas y estrategias de desarrollo sustentables.

En este sentido el debate sobre el Ordenamiento Territorial (OT) debería rebasar el puro ejercicio académico para asumir que la variable política, específicamente en su versión geoestratégica referida al acceso a los recursos naturales y la construcción de redes es determinante en las decisiones que hacen al OT. Ordenar el territorio no es simplemente un cometido técnico, es una decisión político-estratégica del desarrollo. Hacerlo en uno u otro

sentido puede habilitar futuros sustentables y ambientalmente integradores o clausurar la posibilidad de un desarrollo sostenible y para todos.

### **Ordenamiento Territorial, Desarrollo Sustentable y Saberes Socialmente Productivos**

Preguntarse prospectivamente por el ferrocarril, supone examinar el estado y el valor potencial del modo ferroviario en el marco del modelo (si lo hubiere) o del orden (o des-orden) del transporte en el territorio; cuestión que remite necesariamente a una discusión sobre el OT y hablar de este es hablar de (modelo de) propiedad de la tierra, aptitud ambiental del territorio o ecología del territorio y en definitiva modelo de desarrollo, porque, como hemos dicho, son las decisiones (políticas) sobre la dirección de este último las que orientaran el OT en un sentido o en otro.

Así, el estudio prospectivo sobre los saberes del trabajo ferroviario (y seguramente de otros) se inserta ineludiblemente en una prospectiva mas amplia sobre la relación a construir o re-construir tal vez, entre la dinámica social y la dinámica natural o entre los procesos sociales y los naturales<sup>1</sup>. ¿Que es pues el OT sino un modo de reconocer esos limites y esas diferencias a la vez que aquellos espacios donde la acción humana es indiscernible del orden natural.? ¿Que debe representar el OT sino un -nuevo- contrato entre la naturaleza y la construcción social?

Un contrato sustentable. Y como se suman en ese contrato los saberes de las personas, de los trabajadores, de los habitantes locales?

Pero realizar este nuevo contrato, requiere algunas renunciaciones en primer lugar a la homini-potencia y a la racionalidad instrumental y la asunción de la enorme responsabilidad por ser el unció sujeto social del vinculo.

Desde la perspectiva de nuestro objeto mas específico, la hipótesis que sugerimos es que los saberes socialmente productivos, independientemente de lo que hayan sido antes, son o serán ahora aquellos que den lugar a la construcción de un tejido social que responda a los requerimientos de ese nuevo contrato, que a falta de una mejor denominación y asumiendo la polisemia (política) que carga el concepto, llamaremos desarrollo sustentable (DS)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Preferimos, para hablar del universo social y del natural nociones blandas que den cuenta del movimiento y el cambio permanente que caracteriza tanto a la naturaleza como a la sociedad, aunque asumimos que tales procesos son en algunos aspectos y en algunos momentos indiferenciables, no obstante lo cual la ciencia, la misma que en la actualidad encuentra en los limites naturales que revela la crisis ambiental, sus propios limites, nos ha enseñado que hay en la fisiología ecosistemica una lógica que no admite interpretaciones. Las leyes y el derrotero de la construcción social es entera invención humana, pero la historia humana sobre la tierra representa apenas unos minutos en la historia de esta.

<sup>2</sup> Asumimos la idea de desarrollo como un estado permanente e inherente a la especie humana en su búsqueda de bienestar y perfeccionamiento constante. Rechazamos las ideas de progreso y evolución por su connotación finalista y su negación de la dimensión relativa de lo cultural. El desarrollo es un proceso cualitativo de concretización de potencialidades que puede o no entrañar crecimiento económico, pero el desarrollo sostenible implica lógicamente según G.Gallopín, una economía material de crecimiento cero y una economía no material de crecimiento positivo, mientras el crecimiento demográfico y económico material se estabilizaran con el tiempo, el crecimiento cultural, psicológico y espiritual no tiene limites.

Significa que los ST para ser socialmente productivos deben estar al servicio de un modelo de organización productiva que responda a los requerimientos de un OT realizado según una lógica que tienda al DS.

Creemos que la organización misma de los saberes del trabajo ferroviario como Sistema de Saberes del Trabajo Ferroviario (SSTF)<sup>3</sup> y la historia de la organización laboral ferroviaria y de integración del modo ferroviario en el territorio constituyen un capital de conocimientos estructurados de tal manera que sirven a hacer de este sistema un eje vertebrador del transporte sustentable (Ordóñez) y un eje importante en la estructuración productiva y regional del desarrollo económico y social del territorio regional, a condición de que sean demandados y enmarcados en un OT que, como dijimos, responda efectivamente a los lineamientos de un DS.

Cabe recordar que el ferrocarril fue probablemente el más significativo proceso tecnológico estructurador y unificador del territorio nacional, análogamente al rol que en el ámbito cívico y cultural desempeñó la escuela y el sistema educativo público. Ambos fueron ejes y pilares estratégicos en la construcción de la nación, ambos tuvieron su época de gloria, y enfrentan desde hace tiempo los embates de una lógica desestructurante que con el falso hábito de lo diverso y armada de tecnología promueve solo fragmentación.

Aunque suene paradójico, se hace necesario detener la fuga hacia delante e imaginar un futuro más parecido al pasado en muchos aspectos. La búsqueda de cierta certidumbre no solo justifica la innovación permanente, exige que la misma encuentre una razón más allá de sí misma y un límite ético. En este sentido, revisar la historia no constituye un puro ejercicio teórico, sino puede servir para encontrar una respuesta a los problemas contemporáneos.

También en este sentido el ejercicio de un ordenamiento territorial, una idea sistematizada recientemente, que debe ser un instrumento generador de certidumbre debería rescatar del pasado experiencias socialmente estructurantes que como el FFCC aportaron conectividad a la construcción de tejido social.

Actualmente considerando la crisis energética y ambiental instalada cualquier OT que se pretenda sustentable debe incluir al sistema ferroviario como estrategia fundamental. En este contexto supuesto, los saberes del trabajo construidos por los trabajadores ferroviarios a lo largo de la historia, saberes que exceden sus conocimientos y capacidades técnicas podrían tener un renovado lugar.

---

La idea básica del DS supone como mínimo la preservación permanente de la dotación de recursos naturales renovables demandados por la sociedad para la vida, lo que implica extraer y utilizar siempre por debajo de los niveles de reproducción de esos recursos.

La sustitución total de los recursos no renovables.

La minimización en la generación de residuos de los procesos de transformación y uso de los recursos de manera tal de no rebasar la capacidad cualitativa y cuantitativa de procesamiento de los mismos por parte de la naturaleza, lo que implica llevar al mínimo necesario la producción de objetos y no crear y dejar de producir productos y sustancias que no puedan ser naturalmente degradados en un tiempo razonable y sin comportar riesgos.

El acceso igualitario de todos los seres humanos al uso y disfrute de la naturaleza, lo que implica equilibrar la huella ecológica mundial, modificar los patrones de consumo y reconocer las aptitudes ecológicas de las regiones para construir sociedad en armonía con ellas.

<sup>3</sup> Usamos esta expresión para referirnos en la investigación PAV al conjunto integrado de conocimientos y experiencias individuales, técnicos y no técnicos que como red de saberes constituye el patrimonio colectivo de saberes del trabajo de los ferroviarios.

Lo más interesante, sin embargo, es que como los ferroviarios, seguramente hay otros tantos saberes supuestamente superados o que han perdido vigencia que recuperarían un lugar socialmente productivo en el marco de un OT sustentable. Un buen ejemplo de ello son los saberes de muchos trabajadores del campo argentino que como consecuencia, en parte, de la ausencia de un ordenamiento del territorio han sido desplazados, desalojados, urbanizados y marginalizados y al igual que muchos ferroviarios ya no transmiten esos saberes, no tramitan esa herencia porque han perdido el ámbito territorial donde ese saber adquiriría sentido.

Estamos hablando de una transformación profunda en las maneras tradicionales (fundamentalmente capitalistas) de aprovechamiento del territorio, lo cual implica ordenar y regular la forma en que las actividades humanas utilizan los recursos naturales, así como la determinación de los sujetos de derecho en el uso y ocupación del territorio.

La expresión territorial define identidades, desde el nivel local hasta el nacional y más, demarcando soberanía o pérdida, de un pueblo o grupo humano sobre un espacio determinado, integra, separa o disgrega territorios que se distinguen o se asimilan geoecológicamente, pero en esta definición también se administra el saber construido por esos pueblos en relación a ese territorio.

El orden ecológico preexiste al ordenamiento territorial y este puede co-existir con aquel o confrontarlo, lo cual definirá el carácter sustentable o insustentable del mismo. Lo cierto es que la expresión territorial debe verse también como expresión de un ordenamiento político determinado.

Un primer punto a debatir está puesto en la propiedad del territorio. En Argentina la función social del territorio es inexistente y este es un obstáculo importante para realizar un OT sustentable.

En este sentido, la costumbre en el OT ha sido planificar el uso de los recursos en base a la determinación del potencial de los terrenos en función de un posible uso agrícola, ganadero, forestal, minero o urbano, lo que consiste en determinar siempre bajo el punto de vista humano la forma de explotación considerando a la tecnología moderna como el único medio de utilización territorial, determinando el modelo más rentable para aplicarlo excluyentemente, lo cual no contempla tampoco el impacto acumulativo de las diferentes actividades humanas.

Este concepto de uso potencial es polémico también porque está en función de la capacidad financiera del usufructo, todo lo cual presenta la disyuntiva de determinar cuál es la vocación (ecológica) del territorio y hacerla pesar como causa principal del interés público. Cosa difícil en un país donde la propiedad privada es garantizada constitucionalmente y la concentración es cada vez mayor.

En este contexto ¿qué clase de certidumbre puede ofrecer y qué otros desafíos implica el Ordenamiento Territorial?

## **Desordenes territoriales, Transporte, insustentabilidad y saberes del trabajo.**

¿Hasta donde hemos realmente trascendido la dimensión territorial de lo productivo y laboral y entrado en la pura “era del conocimiento”?

Como plantea Andrés Barreda<sup>4</sup>, la tan mentada desmaterialización de la economía y la centralidad de la emergencia de las redes comunicacionales han favorecido el ocultamiento de los procesos materiales asociados a la globalización. Sin embargo, simultáneamente, profundas transformaciones territoriales tienen lugar solapadamente desde hace años. La conformación de fabricas mundiales “un autómata global” y un proceso de concentración física de transporte intermodal en red constituyen un cambio permanente en la articulación de los transportes entre sí de modo tal que no existen cuellos de botella entre el transporte aéreo, fluvial, ferroviario y por carretera gracias a la estandarización de los contenedores. Esta intermodalidad no es tan glamorosa como la internet- dice Barreda- pero es tan importante como ella, porque las fabricas mundiales no solo se envían mensajes sino mercancías reales.

Esto reconfigura las relaciones centro/periferia al permitir que estas industrias se trasladen rápidamente a otros sitios cuando el contexto les resulta desfavorable haciendo que los territorios compitan por alojar esas inversiones. Los barcos factoría, petroleros y pesqueros, las maquiladoras y las fabricas containers que sirven de lugar de trabajo y vivienda son ejemplos de una nueva modalidad industrial que no solo transporta mercancías sino procesos de producción deslocalizados. Estos tanto como la estación espacial en construcción donde hay un laboratorio de biotecnología e ingeniería genética son en definitiva talleres con trabajadores asalariados.

La fabrica mundial es un proceso de control del trabajo en el mundo. No hay hasta la fecha organización obrera que pueda contrarrestar esta organización del capital en el proceso de producción.

Acompaña este proceso la integración territorial y económica de todas las redes de redes en un tejido físico “que nada tiene que ver con la desmaterialización de la economía”:

Este tejido se realiza sobre la base de la traza originaria de vías férreas construidas por todo el planeta en los siglos XIX y XX, estas redes se detuvieron cuando el capitalismo cambio de patrón tecnológico y paso del carbón al petróleo emergiendo el automotor y con el las carreteras siempre siguiendo el trazado ferroviario.

Ahora a esas redes se suman oleoductos, gasoductos, redes de transporte de agua, energía eléctrica en un tejido centralizado que desafía toda lógica sustentable, atravesando ecosistemas promoviendo represas y centrales térmicas de ciclo combinado, cortando ríos y abriendo canales continentales, desplazando pueblos, creando culturas del desarraigo y fragmentando o destruyendo saberes pacientemente construidos en la relación con el

---

<sup>4</sup> Barreda Andrés. Geopolítica, recursos estratégicos y multinacionales, ponencia presentada al curso “Las Multinacionales en America latina: realidades y resistencias”. Asociación paz con dignidad. México, noviembre 2005.

medio sobre la base de la permanencia, de la localidad. Esta convergencia de redes integra globalmente el mundo, optimiza los sistemas y aumenta la rentabilidad.

Las políticas públicas hablan en todos lados de organizarse en donde se montan los grandes corredores de la globalización. En América Latina durante los 90 se comenzó a hablar de grandes corredores de integración urbano industrial y regional y varios proyectos remiten a esta idea. Desde el plan Puebla-Panamá en México, Colombia, Bolivia, Venezuela y los diversos acuerdos económicos regionales hasta el más delirante proyecto de unir las cuencas amazónica, del Orinoco y del Paraná en un eje norte-sur, y por supuesto el MERCOSUR, en todos hay proyectos financiados por la banca internacional (BID, BM y otros) o nacional, que suponen una integración de este tipo. También para esto se ha creado recientemente la banca sudamericana.

El caso IIRSA<sup>5</sup> merece destacarse. Se trata estrictamente de una acumulación y coordinación de proyectos preexistentes bajo una visión regional que tiene por objeto la integración física de la región sudamericana sobre la base de potenciar y elevar la competitividad y productividad. Esta integración se basa en la idea de que el desarrollo en los sectores del transporte y telecomunicaciones ayudará a superar obstáculos geográficos, fortalecer los mercados y crear nuevas oportunidades económicas regionales aprovechando las oportunidades de integración física más evidentes. Apoyar la consolidación de cadenas productivas para alcanzar competitividad en mercados mundiales y reducir el costo sudamericano a través de la integración de una plataforma logística vertebrada e insertada en la economía global.

Más de 300 proyectos están en carpeta y 189 tenían para 2004 factibilidad.

Diez ejes de integración económica sustentan esta propuesta, definidos basándose en los flujos actuales y potenciales de concentración económica, cada eje establecerá un nivel mínimo de servicios de infraestructura en los sectores de transporte, energía y telecomunicaciones. Siete procesos sectoriales avanzan la integración: sistemas operativos de transporte marítimo, aéreo y multimodal, facilitación de pasos de frontera, tecnología de la información y comunicaciones, marcos normativos de mercados energéticos regionales e instrumentos financieros.

Extrañamente el sector ferroviario no aparece en esta planificación como un sistema central, sino apenas subsidiario de una red vertebrada aún en las carreteras y las grandes obras y el transporte fluviales y el transporte aéreo.

Es indudable que esta iniciativa está orientada a la profundización de los procesos económicos de extracción acelerada de los recursos naturales de Sudamérica orientados a los mercados europeo y norteamericano y preocupa el nivel de agresividad a los ecosistemas y la diversidad cultural que integran la región, de esta

---

<sup>5</sup> Coalición Ríos Vivos, Bank Information Center, Núcleo amigos de la Tierra –Brasil, “Otra integración es posible”. Marzo 2004. [www.riosvivos.org.br](http://www.riosvivos.org.br) y para ingresar a la página oficial de IIRSA, [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org).

iniciativa de trasvasamiento de impactos acumulativos en las tres cuencas. ¿Qué se gesta tras estas iniciativas, sino un ordenamiento territorial de hecho, al servicio de una lógica lineal que excluye de toda planificación a la sociedad que habita el territorio y subordina a su perimida lógica toda la vida y ordenamiento natural preexistentes?

Bajo el concepto de servicios, que como apunta Barreda es una categoría confusa y misticante que no permite entender materialmente que pasa en el mundo, grandes empresas transnacionales organizan el control hegemónico del transporte de todo. Los mapas que no son el territorio nos están diciendo hacia donde se dirigen los procesos de acumulación del capital. Son planes de reorganización de redes de redes.

Y esta realidad- dice Barreda- parece ausente de los debates que urbanistas y geógrafos mantienen sobre la globalización.

De nueva cuenta se plantea aquí un desafío a las políticas territoriales en diferentes escalas, considerando que las mismas pueden integrarse al sistema descrito y facilitar este proceso o por el contrario interponer ordenamientos territoriales locales y regionales opuestos que contribuyan a construir otra red, otra integración regional. En esta línea cabe mencionar que la constitución nacional habilita la integración regional y el ordenamiento del territorio a nivel municipal y provincial, lo que significa que la iniciativa local tiene posibilidades de generar tendencias alternativas sobre la base de procesos participativos y la construcción de una mirada fuertemente localizada en las aptitudes y fortalezas del ámbito local. La experiencia de Gualeguaychu y otras en el sur argentino y Córdoba son ejemplos diferentes de esta posibilidad. Impedir la instalación de procesos exógenos impactante y totalmente ajenos a la tradición y vocación ambiental local, declarar zonas no nucleares, o prohibir la minería contaminante son hechos que deberían ser acompañados desde el Estado de planificaciones y ordenamientos territoriales mas abarcadores y creativos que puedan compensar por la vía del bienestar comunitario la perdida de oportunidades individuales que, aunque de patas cortas, generan los grandes emprendimientos. Recurriendo para ello a los saberes del trabajo en su relación con el conocimiento local del territorio, los saberes ambientalmente productivos<sup>6</sup> que siempre es posible encontrar en localidades que valoran y han logrado preservar su historia, su memoria, su identidad. El Estado debería acompañar estas iniciativas de resistencia de la sociedad, abonando el terreno de la reconstrucción de saberes socialmente productivos en cada localidad, contribuyendo a desmitificar el desarrollo, a desvincular las expectativas del desarrollo local de variables exógenas y posibilitar una toma de conciencia sobre la necesidad de un esfuerzo y un compromiso local y así al emponderamiento comunitario.

---

<sup>6</sup> Concepto que hemos acuñado en la investigación general para designar, provisoriamente por ahora, a aquellos saberes generalmente asociados al trabajo que son resultado de un vínculo de colaboración o complementariedad entre los sujetos y el ambiente, expresión de una relación menos utilitaria e instrumental.

Focalizando ahora un poco más en el sistema de transporte se justifica por su claridad citar enteramente un fragmento del texto citado al pie<sup>7</sup>:

“...la construcción de vías de transporte no puede ser un factor de desarrollo si no está acompañada de medidas que estimulen la propia diseminación espacial y social de la actividad económica, asegurando flujos de carga suficientes para que las carreteras sean rentables. De nada vale, para la mayoría de la población trabajadora del país, que se construyan rutas con la esperanza de verificar sus efectos indirectos en el desarrollo, sin que simultáneamente se promueva la distribución de la tierra, la apertura de caminos vecinales, programas de crédito y asistencia técnica para fortalecimiento de la agricultura familiar a lo largo de las áreas servidas por obras viales, de acuerdo con las condiciones ambientales locales. Conforme sostenía el Ing. André Reoucas en el s. XIX, “toda empresa vial debe empezar siendo una empresa, la solución del problema vial debe comenzar con la solución del problema de la tierra” La cuestión de la rentabilidad de las vías del transporte estaría resuelto, por lo tanto, con la democratización del acceso a la tierra, de sus márgenes. La democratización del acceso a la tierra y a sus recursos sería igualmente garantía de que estas rutas no sirvan exclusivamente a la explotación predatoria de la madera, a la especulación de los terrenos, y al gran monocultivo químico-mecanizado de commodities. El montaje de una infraestructura de transportes concebida a la luz de la integración al mercado internacional y en la perspectiva de atracción de capitales internacionales para su financiamiento, solo le sirve a un modelo de desarrollo volcado a la exportación de recursos naturales y energía, recientemente revalorizado por sectores del Banco Mundial, para los cuales algunos países latinoamericanos demostraron cómo el éxito de su desarrollo fue sustentado precisamente por las exportaciones de productos basados en sus riquezas naturales.

En la óptica de la sustentabilidad democrática, al contrario, la estrategia de desarrollo en el área de transportes debe adoptar una perspectiva integradora que articule al territorio como escenario permanente de luchas democratizantes, subordinando la inserción competitiva a los propósitos básicos de distribución de la tierra y de la renta, así como de reducción de las desigualdades regionales. Por su parte, el medio ambiente no debería, en esta perspectiva, estar reducido a su expresión económica- tal como ha sido el caso en el estudio de los Ejes Nacionales de Integración y Desarrollo durante la gestión de F. E. Cardoso, estudio que dicho sea de paso abona la óptica del antes mencionado Proyecto IIRSA, sino considerarse variable pertinente a los diferentes proyectos socioculturales de la sociedad: ni un simple momento de la economía de materiales y de espacio, ni un simple discurso sobre nuevas oportunidades de negocios. Al abarcar de manera integral el modo en que las intervenciones espaciales del desarrollo interferirán en el medio ambiente, se está, al mismo tiempo, perfilando el mapa de la diversidad de proyectos socioterritoriales, otorgando adicionalmente a tales proyectos un tratamiento democrático, como vías posibles para la construcción sustentable de una justicia ambiental en el país”.

En Argentina, uno de los países con redes ferroviarias más extendidas del mundo, el ferrocarril dejó lecciones tan negativas como positivas de su paso por el territorio. El sistema ferroviario desde su aparición y a lo largo de la

---

<sup>7</sup> Acelrad Henri “Cuatro tesis sobre políticas ambientales ante las coacciones de la globalización”

historia del país fue parte del diseño de una infraestructura nacional que respondió a una planificación global de la economía y de un determinado modelo de desarrollo. En sus orígenes fue pensado como parte de un sistema de comunicaciones para un modelo agroexportador diversificador de las fuerzas productivas, más que para una nación integrada e industrial (Puiggrós, R, 1986) y generó a su paso una tragedia ecológica forestal y la apropiación privada de tierras aledañas. Sin embargo con la nacionalización peronista, el sentido del ferrocarril otorgado por la sociedad en su conjunto, trascendió su mandato fundador, ligado a los intereses Ingleses, tendiendo a ubicarse como sistema vertebrador del desarrollo de economías regionales aunque mas como compensador social de desequilibrios estructurales propios de la organización política de la nación y de estructura de la propiedad. Lo cierto es que probo con creces su potencial democratizador del desarrollo y el ordenamiento territorial, sin embargo como vimos, no figura entre las infraestructuras de transporte mas importantes de los grandes proyectos, ni entre las prioridades del desarrollo infraestructural nacional.

Por lo demás, la cita de Acselrad no requiere comentarios.

Por su parte Roberto Bermejo (El Correo)<sup>8</sup> propone dos escenarios para analizar el transporte en esta época en España: el convencional (o lineal) y el del techo del petróleo (o sustentable). Este análisis es validable en muchos aspectos a la situación Argentina.

Un escenario convencional requiere:

Impulsar la competitividad y el desarrollo económico, fortalecer la vertebración y la cohesión territorial y social, asegurar la sostenibilidad del sistema de transportes, restablecer el equilibrio entre los distintos modos, lograr la adecuada integración del sistema de transporte en el ámbito sudamericano. Un escenario afín al representado por IIRSA.

Pero el escenario lineal no es real -dice- por que estamos efectivamente frente a la quiebra del sistema energético que ha hecho posible la civilización industrial, esto supondrá una fuerte presión para traspasar pasajeros y mercancías al modo ferroviario y fluvial por el impacto de la crisis energética en el automotor y el avión, modos totalmente dependientes del petróleo.

Esta situación obligara cambios de programación, por ejemplo el aceleramiento de la búsqueda de substitutos a los gasóleos, por caso alcoholnafta, biodisel, etc., que pueden incrementar según el tipo la demanda de soja y maíz y con ello el monocultivo y la ampliación de la frontera agrícola y la desaparición de bosques nativos.

En este sentido el ferrocarril representa una vez mas una alternativa sólida en una perspectiva de sustentabilidad del transporte, pero cuanto mas se retrase el cambio de modelo, mas despilfarrador se habrá vuelto el sistema inadecuado y mas costoso será adaptar la obsoleta red ferroviaria convencional y el estado habrá hipotecado gran

---

<sup>8</sup> Bermejo Roberto. "el transporte ante el fin de la era del petróleo". El Correo

parte de la capacidad financiera, con que hoy cuenta, para realizar las transformaciones citadas y las que cambien requerirán otros sectores fuertemente afectados por el techo del petróleo, como el energético, turístico, industrial, y habrá hipotecado el futuro (Bermejo).

A la lógica del incremento simultáneo de la movilidad y el transporte, inscrita en la asociación necesaria entre movilidad y crecimiento económico que se justifica en la carrera desenfrenada de inversión y desarrollo tecnológico per-se con baja utilidad social y alto impacto ambiental, que responde a una concepción de enclave productivo en la organización territorial, que consolida la formación de grandes e insustentables aglomeraciones urbanas en función del mejor aprovechamiento de economías de escala, que solo tienen sentido en una dinámica que mira el mercado externo y busca permanentemente bajar los costos de extracción, (pues ya no puede hablarse de producción de commodities, se trata de un proceso más extractivo que productivo), y no promueve el desarrollo productivo interno ni las economías regionales, ni la generación de valor agregado, a este estilo de desarrollo, hay que oponer otra lógica que reequilibre la oferta de transporte en función de una movilidad sustentable y un desarrollo regional.

Se trata de privilegiar el principio de proximidad, reduciendo la necesidad de movilidad obligada en coherencia con una política territorial de repoblamiento del campo con re-distribución de la tierra y promoción de actividad productiva, social, cultural y política distribuida en muchas ciudades de mediano tamaño y pequeños pueblos prósperos. Eso sería acercarse a una concepción de desarrollo sustentable y de gestión sustentable del transporte, lo que supone el reequilibrio de la participación del modo ferroviario, respecto del automotor en la participación económica del transporte e incluye la consideración de otros modos, incluida la caminata y la bicicleta<sup>9</sup>. Y exige una vinculación tecnológica y política creciente con el desarrollo de energías alternativas.

Cuando se trata de presentar una política coherente sobre el ferrocarril es necesario replantearse un programa completo de infraestructuras del transporte y encarar el reequilibrio de condiciones de concurrencia entre los diferentes modos de transporte.

Aunque en verdad habría que hablar de una política de ordenamiento territorial de cercanías, que incluye la determinación de los usos del suelo agrícola, urbano, forestal, etc., en relación con sus respectivas aptitudes ambientales y condiciones ambientalmente aceptables de infraestructura y como parte de ella el transporte.

A esta lógica debería servir y en ella inscribirse el desarrollo renovado del FFCC y la promoción de Saberes del trabajo ferroviario como SSP.

Efectivamente la idea de SSP está asociada a un proceso de desarrollo y ordenamiento territorial más amplio que habilita un imaginario del desarrollo social abarcador que incluye otros procesos relacionados con la constitución

---

<sup>9</sup> Ordóñez J.L. "El ferrocarril como columna vertebral del transporte sostenible".Ecoportal.net

de asentamientos humanos, ciudades intermedias y pueblos asociados a la actividad productiva agropecuaria, horticultores y chacareros, y la generación de ofertas culturales educativas y de servicios en escalas social y ambientalmente manejables.

Los trenes de cercanías pueden servir, como ha ocurrido en algunos lugares del mundo a la revalorización del ferrocarril. Este tipo de ferrocarril por otra parte no requiere profundas y costosas innovaciones tecnológicas, pues se trata de un modo adaptado a la escala local o regional con alto componente de servicio social.

En este sentido y en relación a los proyectos en boga, hay que descartar de entrada la pretensión de alta rentabilidad, lo que no significa que el FFCC no sea competitivo en otros aspectos. Pero supone necesariamente la participación activa del estado en un rol empresario tanto como regulador de la actividad, como asumiendo la prestación del servicio y garantizando su utilidad puesto al servicio de un modelo productivo y de desarrollo, recuperando y anteponiendo en su óptica una cultura de los derechos frente a una lógica del interés.

En Argentina la red ferroviaria con algo mas de 8000 kilómetros aptos para la circulación de los 34 mil que tuvo alguna vez, un tren de baja tecnología aunque modernizado que desarrolle velocidades promedio de 100 kilómetros por hora, máximas de 160, en cercanías sería suficiente, pero esta clase de FFCC es opuesto a los proyectos en boga que intentan emular desarrollos tecnológicos probadamente insustentables: costosos, excluyentes y de alto impacto ambiental y consumo energético, como los trenes de alta velocidad entre grandes ciudades y la concesión de ramales completos a empresas exportadoras solo para transporte de sus propias mercancías.

La reflexión nos lleva a preguntarnos con Henri Acselrad, ¿Cuáles son los elementos que definen la correlación de fuerzas entre los diferentes actores sociales en la disputa en torno a la distribución y acceso a los recursos ambientales? Las diferentes configuraciones de esta disputa son conceptualizadas por Joan Martínez Allier a través de la figura de conflictos ecológico- distributivos. Una conceptualización que permite incorporar los “bienes y servicios ambientales” como componente inherente del conflicto y del debate social. Así planteado el problema de fondo, creemos necesario considerar que la importancia del ordenamiento territorial y el rol del transporte en el, deben inscribirse en el marco de esta disputa así planteada. Del mismo modo los saberes socialmente productivos o ambientalmente productivos corresponde comprenderlos en el marco de disputas mas amplias sobre el derecho al acceso, uso productivo y goce de la naturaleza y de opacados debates históricos sobre la importancia, la pertinencia, la utilidad y la vigencia de saberes localmente construidos en el marco de configuraciones menos insustentables de la relación hombre/naturaleza.

Según Acselrad, desde el modelo realista, para Brasil, cuatro son los mecanismos exacerbados a partir de la globalización que marcan el terreno y desbalancean desfavorablemente esta disputa.

1. la guerra ambiental favorecida por la competencia interlocal
2. las dimensiones ambientales de la inserción internacional de la circulación de mercancías.
3. la intensificación de los riesgos ambientales asociados a la desregulación
4. la acentuación de las desigualdades socioambientales.

En Argentina no hay ningún indicio claro en el sentido de una planificación que tienda a contrarrestar estos mecanismos.

No existe ningún plan nacional de desarrollo, ni de ordenamiento ecológico o territorial, las decisiones sobre el uso de los recursos si bien corresponden constitucionalmente a las Provincias salvo los hidrocarburos y recurso mineros y los ríos navegables, la Nación reserva una autoridad imprecisa que no pone en juego. La escasa planificación territorial esta mas atada al desarrollo urbano y sin mostrar grandes resultados, sobre todo desde una perspectiva de sustentabilidad del territorio, del fenómeno urbano y de los recursos.

Si la sociedad no estuviera activa en Argentina, el país estaría lleno de incineradores de residuos, rellenos sanitarios, que no hay pocos, emprendimientos mineros y si nos descuidamos mas represas y centrales nucleares. De hecho el país es un gran campo de cultivo de soja.

El documento Argentina 2016 Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, producido por el Ministerio de Desarrollo y Planificación Federal no puede decirse que sea novedoso, apenas que es un proceso atrasadísimo en Argentina que corresponde concretar, desde la política ambiental se acerca al modelo racional según el cual *“los intereses no influyen en la definición de los problemas y la adopción de soluciones. La tecnología y la ciencia responden a las necesidades de las políticas sin ser actores independientes dotados de agendas propias. Es un modelo lineal unidimensional-los gobiernos optimizarían el beneficio social a partir de causas claras y efectos conocidos, se ignoran o subestiman los contextos históricos, geográficos y culturales; hombres y mujeres son básicamente homo economicus”* (Acselrad op.cit), y se inscribe en las retóricas mas bien funcionalistas del desarrollo sustentable y sobre todo se concreta mediante una modalidad típica de la planificación fragmentada el Plan Estratégico Territorial que se ejecuta de hecho, antes de que toda esta estrategia (estudios y consensos mediante) este consolidada, ni siquiera discutida, y funciona así aleatoriamente, respondiendo a demandas políticas y sectoriales y coyunturales que en lugar de resultar un instrumento descentralizado que aporta coherencia, visión estratégica y prospectiva y decisión política al ordenamiento territorial nacional, aporta centralizadamente mas fragmentación. El cronograma de avance de este Plan esta muy

atrasado y es posible que la agenda política se interponga en la construcción de un consenso tan estratégico como este.

“A partir de marzo del 2005 y hasta mayo del 2005 se prevé concretar el primer documento final de la estrategia territorial por sectores y a nivel nacional y provincial. El documento contendrá, entre otros, los siguientes puntos:

- El modelo territorial a nivel nacional y provincial y los objetivos territoriales de corto, mediano y largo plazo a lograr.
- Los planes de ordenamiento territorial de nivel local, microregional y provincial a llevar adelante con una aclaración de sus cronogramas posibles.
- La propuesta de equipamiento e infraestructura a nivel provincial y nacional a generar en cada Provincia señalando para cada una de ellas el corto, mediano y largo plazo.

Este documento será publicado y difundido por diferentes medios de comunicación. Además se presentará el mismo en formato digital a través de la página web.”

Es evidente por otra parte lo difícil de consensuar una ley de ordenamiento del territorio en un país con intereses tan concentrados y fragmentados.

Las Bases para la Agenda Ambiental Nacional es otro documento interesante para tener en cuenta a la hora de reflexionar sobre el Ordenamiento Territorial, que se confeccionó desde la Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable en 2004, pero al igual que la PNDT y el PET es insuficiente. Aunque menos funcionalista y mas realista en su visión diagnostica y prospectiva y en su demanda de transversalizar la gestión ambiental a toda la gestión de gobierno, es apenas un avance en títulos de una agenda que debería dar lugar una estrategia concreta que debería cruzarse e integrarse con el Ordenamiento Territorial. De hecho este documento habla de la importancia del ordenamiento territorial y la PNDT-PET hace mención de la sustentabilidad ambiental, pero no reconocen la existencia del otro documento, ni la necesidad de integración en las visiones.

¿Como hacer del Ordenamiento Territorial un instrumento de certidumbre económica y de certidumbre social?.

### **Desarrollo regional, saberes socialmente productivos y sustentabilidad.**

Desarrollo regional, saberes socialmente productivos y sustentabilidad, son aspectos constitutivos de un mismo proceso al que el ordenamiento territorial debe contribuir a articular coherentemente.

En la investigación sobre SSP en el ferrocarril, hemos asumido al territorio no como una categoría abstracta sino definido y referenciado claramente por las relaciones que en el se establecen y no se agota en una dimensión topográfica, sino que incluye procesos culturales, educativos, comunicativos, etc.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Ver PAV Rosario

En este territorio elegimos la encrucijada saberes / trabajo formulada como dispositivo educación/trabajo y proponemos que este dispositivo revela en cada momento histórico la condición del trabajo y los saberes que le son inherentes en relación a una determinada configuración territorial. Esta configuración es claramente el resultado de las dinámicas económicas, sociales y comunicacionales que modelan el territorio y que responden en términos generales a la hegemonía de un paradigma económico productivo y de relación con la naturaleza y da lugar a su vez a una configuración complementaria del dispositivo mismo.

El caso de la configuración del dispositivo E/T en lo que a los saberes y al trabajo ferroviario en Argentina se refiere, responde desde esta óptica y en la actualidad a una configuración de crisis estructural generalizada<sup>11</sup> en el marco de la cual el rol del ferrocarril - que había perdido progresivamente importancia social y económica durante los últimos 50 años y revela hoy un estado de fragmentación territorial, estructural, tecnológico y de sus saberes laborales (técnicos o no) - reencuentra un lugar de previsible relevancia a partir de la crisis energética y desafía la organización del territorio en una perspectiva de sustentabilidad. Sustentabilidad del transporte en general y el modo ferroviario en particular y sustentabilidad de sus saberes del trabajo y del territorio mismo.

Efectivamente, si hasta ahora se pensó el transporte en función del territorio sobre la base de fuentes energéticas inagotables, ahora habrá que volver a pensar el territorio en función de un transporte energéticamente sustentable y es ocasión de hacerlo también en función de una lógica productiva sustentable. Este cometido supone principalmente modificar la escala del ordenamiento territorial. Lo que equivale a cambiar la estrategia del desarrollo, mirando las necesidades y las capacidades interiores propias de nuestras naciones y pueblos e ir dejando paulatinamente la creencia en el desarrollo tal cual lo conocemos, por falsa e imaginando otro desarrollo.

Ya hace tiempo que R. Guimaraes, siguiendo a Sergio Boisier proponían que cambiar las variables exógenas de crecimiento económico basado en la estructuración de la demanda, por desarrollo basado en variables endógenas, involucraba cuatro dimensiones al menos:

“En *términos políticos*, se manifiesta en la capacidad que demuestran los actores sociales de negociar y determinar las decisiones relevantes para el desarrollo del territorio donde operan, mientras que el ingenio de estos por apropiarse del excedente y de las inversiones en el territorio revela la endogeneidad económica del desarrollo. La competencia del sistema técnico de investigación de una región para generar sus propias innovaciones constituye la *dimensión científico-tecnológica* de tal proceso, del mismo modo que la *dimensión cultural* descansa sobre la existencia de una identidad propia, además de los mecanismos, códigos y pautas tradicionales de transmisión de valores y normas de conducta, definidos territorialmente. Desde esta

---

<sup>11</sup> es el debilitamiento general de los elementos de distintas estructuras económicas, políticas, sociales, culturales, educativas, cognoscitivas, productivas, ambientales como fenómeno característico de la época. Alicia de Alba, 2004.

perspectiva de la sustentabilidad, se podría agregar a la lista de Boisier la *dimensión ecológica* (igualmente endógena) del

desarrollo, puesto que todas las dimensiones señaladas están condicionadas por una dotación de recursos naturales y servicios ambientales también definida territorialmente. En definitiva, si bien no es la riqueza natural lo que garantiza la endogeneidad del desarrollo, sin ella no hay como poner los controles del desarrollo territorial dentro de su propia matriz social” (Boisier en Guimaraes, comp. Alimonda. Clasco 2002)

¿Podemos pensar en un ejercicio de ordenamiento territorial que apele a saberes preexistentes en el territorio, que vea a través de ellos y de su cruce con otras variables si se quiere más abarcativas en términos de escala? Una nueva configuración del territorio puede redefinir las alianzas estratégicas locales y regionales que hagan valer otras lógicas en la utilización de los recursos y la planificación del desarrollo local.

Así mismo la combinación de conocimientos tecnológicos con conocimientos de los habitantes y productores locales puede dar lugar a otros conocimientos y aplicaciones. La apropiabilidad del conocimiento tecnológico y su materialización debe ser resultado de la experiencia de los propios actores. Las ideas de fortalecer el desarrollo territorial dentro de su propia matriz social, fortaleciendo los aspectos culturales que se referencian en el territorio local, poniendo al servicio de ellos el esfuerzo de investigación científica y técnica y construyendo alianzas políticas en torno a la sustentabilidad del territorio, son todos aspectos que deberían motivar el proceso de ordenamiento territorial haciendo de este, además de un recurso normativo, un recurso político-pedagógico en el sentido de educar a los actores en función del logro de los mejores marcos de aprovechamiento, acceso y disfrute del territorio.

Esta perspectiva más realista supondría considerar las motivaciones de los actores, la cultura, los diferentes tipos de conocimientos y racionalidades en juego e intentar definir a nivel local, condiciones bajo las cuales la interacción entre ellos puede generar un impacto significativo en las políticas de ordenamiento territorial, ahora no solo a nivel local.

Finalmente, en esta faceta de la investigación nos interesa preguntarnos ¿que saberes se pondrían entrar en juego en esta encrucijada?, ¿es posible hablar de vigencia de saberes tradicionales o de saberes asociados a prácticas menos mercantilizadas, menos mediadas y más directamente conectados con procesos de reproducción de la vida, fuera de ámbitos culturales propiamente étnicos? ¿O estos han sido desplazados definitivamente por más modernas y tecnológicas competencias al servicio de la producción per-se? ¿Tiene sentido preguntárselo de esta forma o proponer este desplazamiento esconde un prejuicio modernizador y una nostalgia por el pasado?

También nos preguntamos en que grado el conocimiento individual adquirido es potenciado en una confluencia colectiva territorializada, constituyendo saberes colectivos cualitativamente más poderosos y

capaces de resistir y debatir las lógicas hegemónicas. Así hemos visto que ocurre con los saberes ferroviario pero claro, hay tras ellos una larga historia.

En todo caso, pensamos que no es lo mismo un conocimiento que se pone al servicio de la sociedad a través del capital, que uno que se amalgama a una concepción de lo social integrada y articulada con procesos naturales. Constituyen o subyacen tras ellos dos racionalidades totalmente diferentes.

Sin embargo, lo que llamamos un saber ambientalmente productivo (SAP) supone una articulación íntima entre saber ambiental y saber productivo tal que devenga *socialmente constructiva*, es decir que genere un tejido social, pero no cualquier tejido social, sino uno sustentable. En este sentido SAP no es otra cosa que una forma de saber socialmente productivo (SSP), consecuentemente, un en tanto SSP, no es un saber redundante, sino “un saber que modifica a los sujetos enseñándoles a transformar la naturaleza y la cultura, modificando sus hábitos y enriqueciendo el capital cultural de la sociedad o la comunidad”<sup>12</sup>, pero directamente relacionado con “lo ambiental”, es decir poco mediado.

En un plano más general ahora, se hace necesario concebir esta relación, o sus representaciones como expresiones subyacentes y correlativas a determinados modelos económico-sociales.

O sea, así concebidos los SAP pueden ser estudiados en el marco de diferentes contextos histórico-económicos y concepciones de la relación sociedad/naturaleza.

Significa de alguna manera, lo que podría considerarse una hipótesis, que “lo ambiental”, la representación de la relación sociedad/naturaleza fue cambiando en el tiempo en relación directa a la mediación ejercida por ciertos factores; entre la esfera del conocimiento y la de la naturaleza, estos factores funcionaron a su vez como ejes estructurantes del modelo social de desarrollo (resultante de una histórica jerarquización de ciertos factores y no otros) mismo que refuerza recíprocamente, en forma simbólica, la consolidación de una determinada representación de “lo ambiental” y su derrotero dentro del modelo.

Un hecho que registra y revela de alguna manera la mediación de la que hablamos, es la discontinuidad en la transmisión de saberes intergeneracionalmente, un proceso que expresa la ruptura en la representación, y que viabiliza la mediación de otros factores y construcciones simbólicas. La transmisión generacional, sin embargo, podría funcionar también en sentido opuesto, como obstáculo para esa mediación.

Efectivamente, encontramos aquí una distorsión que interfiere en la transmisión de determinados saberes de generación en generación, que opera sobre la base de su supuesta obsolescencia o inutilidad, según el imaginario promovido por el modelo de desarrollo hegemónico, calificando y juzgando la utilidad y validez de determinados saberes y con ello su utilidad y sus posibilidades de ser transferidos a otra generación.

---

<sup>12</sup> Una primer observación en esta definición es que el solo hecho de definir a los SAP como orientados a *transformar* la naturaleza, ya supone una determinada concepción de la relación sociedad/naturaleza, no debatiremos este punto, solo afirmar que, lo contrario de transformar sería la intangibilidad, bajo lo cual solo serían posibles sociedades cazadoras y recolectoras.

La tecnología, la ciencia, la urbanización y ciertas configuraciones simbólicas (por ejemplo referidas a la cultura del consumo), se ejercen (no solo influyen) en el cuerpo mismo de los sujetos, marcando el distanciamiento progresivo, construyendo una agenciadad entre, podríamos decir, saberes ambientales y saberes del trabajo, diluyendo o subordinando determinados saberes, adquiridos mediante alfabetización económico social y remitiendo cada uno de ellos a universos simbólicos diferentes, generando una disociación conceptual y temporal entre saberes y una deslocalización de los mismos en relación con ciertos referentes físicos y naturales que les otorgan parte de su sentido. Ciertamente el avance científico y el desarrollo de la tecnología, así como las condiciones de la vida urbana han hecho que numerosos saberes pierdan vigencia, actualidad y utilidad. Tanto saberes del trabajo como saberes provenientes de procesos de alfabetización económico social. Sin embargo, la naturalización de esta supuesta “superación”, este trascender esos saberes debería, en muchos casos, entenderse como parte de la naturalización de la noción de progreso, es decir como parte del discurso hegemónico del desarrollo. Bajo este criterio, se puede entender la pérdida de muchos saberes como resultante del proceso de dominación tecnológico y cultural. Muchos saberes valiosos se encontrarían en riesgo y no por haber quedado obsoletos, sino por no encajar o convenir al modelo. Esta lectura, también permite encaminar un análisis prospectivo de saberes (y sujetos) en riesgo, saberes y sujetos subalternos cuya obsolescencia o superación aún hay que demostrar. O incluso revalorar, restituir, reinstaurar. En todo caso dependerá de la posibilidad de crear un enfoque que admita estas posibilidades.

Lo que pensamos y el sentido de dialogar abiertamente con un campo aparentemente ajeno a nuestra reflexión es que si asumimos que desarrollo regional, saberes socialmente productivos y sustentabilidad, son aspectos constitutivos de un mismo proceso, el ordenamiento territorial debería contribuir a articularlos coherentemente. Solo que los SSP en nuestra concepción se construyen, su condición socialmente productiva es un resultado, el de una articulación y una configuración particular del dispositivo/educación trabajo. Esta clase de configuración encuentra en lo local y en procesos de ordenamiento realista y democráticos del territorio, un terreno fértil para dar lugar a otras combinaciones de saberes menos mediadas, y sobre la base colectiva de la construcción de ese saber, a otras alianzas sociales.

Por eso nos pareció interesante preguntarnos a qué saberes recurre el ordenamiento territorial y a que tipo de OT pueden servir los saberes? Hay en esto una cuestión de escala, pero es la misma cuestión que determina la posibilidad de la sustentabilidad ambiental del territorio. Adscribimos a la idea de que el OT construido localmente y en pequeñas o medianas escalas existe como posibilidad y puede asociarse a una planificación sustentable. Mientras que un OT propuesto como macro política encuentra enorme obstáculos endógenos y exógenos para concretarse. No obstante, el sector energético y el del transporte constituyen áreas estratégicas de

la planificación nacional a partir de las cuales se pueden delinear caminos estructuradores del OT de gran escala. Pero lógicamente hay que tener clara antes una visión estratégica del país que se pretende. Pocos momentos aunque emblemáticos tuvieron estas características en la historia Argentina. Pero los hubo. La planificación peronista esta en el recuerdo de los ferroviarios. Y el ferrocarril puede ser aun vehículo de un OT democratizante tanto en escalas regionales como local. Pero ello depende también de que saberes sean convocados.

Del mismo modo que la idea de deslocalización y virtualización de la economía y la sociedad del conocimiento nos ha hecho perder de vista las redes y procesos materiales (ambientales) que se construyen y ocurren simultáneamente y de hecho sostienen materialmente esta construcción simbólica, los conocimientos asociados a esta construcción, nos han hecho perder de vista que hay otros saberes aún presentes y vigentes asociados con el territorio. Es también a esos saberes a los cuales hay que convocar al momento de organizar sustentablemente el territorio.

Nuestra experiencia de campo con los ferroviarios, revela que ellos guardan aún un saber colectivo con enorme potencialidad para pensar el territorio en un sentido productivo y socialmente integrador y muchos de ellos han incorporado la reflexión sobre la sustentabilidad. Ellos son los únicos que aún guardan en la memoria los mapas ferroviarios de la Nación, los que se concretaron y los que no. Y a la hora de replantearse el transporte a partir de la crisis ambiental y energética y de la crisis social regional Argentina, sus “viejos” saberes aún resultan útiles.