

ANDREA GUTIERREZ EN DIÁLOGO

Entrevistadora: *Dra. Luciana Buffalo*¹

Colaboradora: *María Sol Garay*²

Fecha y lugar: 2 de octubre de 2015, Departamento de Geografía -Observatorio Urbano Córdoba- Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba

La entrevista fue realizada en el marco de la Cátedra de Geografía Económica y Social, que se dicta en el primer año de la Licenciatura en Geografía en la FFyH-UNC. La Dra. Andrea Gutiérrez³ se especializa en temas de transporte, una de las líneas de investigación dentro del subcampo de la Geografía Económica, y actualmente de gran interés social por la problemática que reviste en el contexto del crecimiento urbano, y las consecuentes demandas desde la planificación territorial y las políticas públicas. Sus aportes disciplinares radican en la concepción del transporte como dimensión de la movilidad territorial, en tanto condición material objetiva pero además subjetiva de las prácticas sociales que involucran el desplazamiento de personas y cosas en el territorio.

La movilidad y el transporte en la gestión del territorio

Luciana Buffalo: *En sus producciones se observa claramente un posicionamiento desde la geografía crítica, que nos lleva a reflexionar paralelamente sobre el transporte y la movilidad y, sobre el rol del geógrafo en la producción de conocimiento y la gestión del territorio.*

¹ Docente e investigadora del Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Humanidades – Universidad Nacional de Córdoba.

² Estudiante del Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Humanidades – Universidad Nacional de Córdoba.

³ Andrea Gutiérrez es Doctora en Geografía de la Universidad de Buenos Aires (UBA), investigadora independiente del CONICET y profesora adjunta regular del Departamento de Geografía (UBA). Es coordinadora del Programa Transporte y Territorio del Instituto de Geografía (UBA), representante de la Facultad de Filosofía y Letras ante el Programa Interdisciplinario de la UBA sobre Transporte (PIUBAT), y de la UBA ante la Red Universitaria de Transporte de Argentina. Trabaja sobre movilidad, transporte y territorio desde 1991. Recibió el Premio al Mejor Trabajo Científico de la Secretaría de Ciencia y Técnica de la UBA en 1993 y en 2013, la Distinción a la Investigación Geográfica de la Academia Nacional de Geografía en 2008. Dirige proyectos nacionales e internacionales acreditados y financiados desde 2008, y tesis de posgrado en Argentina, Latinoamérica y Europa. Transfiere conocimientos como asesora de organismos nacionales e internacionales (Sec. de Transporte de la Nación, Auditoría General y Defensoría de Pueblo de la Nación, Ente Regulador de Servicios Públicos de la Ciudad Autónoma de Bs. As., Municipalidad de La Matanza, Lanús, Autoridad Metropolitana de Transporte de Salta, International Research Group Renault, Institut pour la Ville en Mouvement, IFRTD, entre otros).

Sus abordajes ponen en tensión la concepción eucladiana de espacio, como espacio absoluto y mensurable que reduce la movilidad al transporte (Geografía Económica tradicional) con una concepción de espacio producido y organizado por la sociedad pero que continúa haciendo una lectura “material” de las trayectorias de desplazamiento. En este sentido ¿Cómo podría caracterizar su propuesta teórica y metodológica para el análisis del transporte y la movilidad, desde la Geografía?

Andrea Gutiérrez: Mi propuesta es, básicamente, que no hay (ni debería haber) un abordaje único. El aprendizaje que tengo después de 25 años de trayectoria, es que uno no puede dar cuenta de este fenómeno – el desplazamiento de las personas y cosas como expresión de la dinámica del territorio-con una única vía de entrada, sino que debe ir sumando dimensiones y alternando métodos y enfoques permanentemente para poder acercarse a comprender la complejidad que este fenómeno tiene. Trabajo en temas vinculados con transporte desde que me gradué como geógrafa y me incorporé al Programa de Transporte y Territorio⁴ de la carrera de Geografía de la UBA. Desde aquel momento el Programa ya trabajaba con una concepción del transporte como manera de ver el territorio, esto es, no como un sector o un recorte de la problemática social sino como una lectura del territorio a través de su dinámica, a través del movimiento de las cosas y de las personas en ese territorio en tanto producto social. Eso a mí me viene dado desde mi formación inicial en la universidad, que estuvo permeada por esta concepción del transporte y su relación con el territorio, como producto social.

Ahora, a lo largo de los años pude revisar críticamente el abordaje de las investigaciones que hacíamos, y comprendí que la visión del espacio producido no dejaba de tener subyacente una lectura material del territorio, una “cartografía” del desplazamiento a través y a partir de usos del suelo. Es decir que los orígenes y destinos de los viajes significaban lugares sólo como puntos o un uso del suelo: escuela, comercio, residencia, etc. La lectura que se hacía del movimiento entre esos lugares los analizaba como puntos de un espacio material. Sin “espesor”, sin “voz”, sin interacción con la movilidad más que por sus atributos de

⁴ El Programa de Transporte y Territorio (PTT) fue creado en el año 2002 (Resolución 582/02 del Consejo Directivo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires). Tiene como principal antecedente al "Grupo de Geografía del Transporte", el cual mantuvo su continuidad como equipo de investigación desde el año 1986, desarrollando desde entonces una intensa e ininterrumpida actividad. Desde su creación hasta el año 2007 el PTT fue dirigido por el Prof. Luis Yanes.

El Programa de Transporte y Territorio constituye un ámbito de docencia, investigación y transferencia, en el campo de la Geografía de la Circulación, las movilidades y el transporte. Alrededor de este campo de conocimiento, agrupa a un conjunto de investigadores y profesionales que desarrollan investigaciones teóricas y aplicadas; tesis de licenciatura, maestría y doctorado; realizan actividades de docencia y capacitación, prestan servicios de consultoría; brindando asesoramiento a los sectores público y privado (<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/index.html>).

localización. Con la apertura de la Geografía Cultural se comienzan a recuperar las experiencias de vida, la visión más subjetiva o simbólica del territorio a través de la experiencia de las personas: el territorio que conciben, el territorio que piensan, el que perciben, y que están presentes o contenidos en el que finalmente “usan”. Es ahí cuando veo que, en realidad, ninguno de los estudios de movilidad que hacíamos, ni en Geografía ni en Sociología, cartografiaban o podían de algún modo “levantar” las trayectorias funcionales de un viaje. Porque cuando se analiza la movilidad en función de que las personas concreten las necesidades que motivan sus viajes, los fines últimos que éstos tienen, se logra capturar una unión funcional entre lugares (incluso a través de distintos días y de distintos destinos). Es una cartografía distinta a la de encadenar la secuencia diaria de viajes por distintos fines (trabajo, escuela, compras, etc.). Esta posibilidad, de empezar a incorporar la visión de la Geografía Cultural, que no estaba tan impregnada en los estudios de la movilidad cotidiana sino más bien en los de migraciones u otros tipos de movi­lidades de más larga duración o más larga distancia, me abrió una perspectiva de trabajo con una metodología más subjetiva, pero siempre pensando en el territorio como un producto social. Lo que voy agregando son distintas dimensiones analíticas, y combinando técnicas de acuerdo con lo que quiero analizar. Por un lado, trabajo con técnicas más cuantitativas, por ejemplo para analizar los agregados de las grandes estadísticas como los datos censales, para caracterizar un determinado barrio, una determinada zona de la ciudad. Por otro lado, también trabajo con las técnicas más convencionales de nuestro acervo como geógrafos, que tienen esa misma visión agregada y estructural de las movi­lidades metropolitanas y que hacen al contexto estadístico de las tendencias o patrones de viaje y su análisis espacial. Y después también las complemento con una mirada micro, más subjetiva respecto al uso, la percepción, los hábitos, las trayectorias y los comportamientos de viaje.

Luciana Buffalo: *Entonces, el abordaje metodológico de sus estudios se sostienen en la utilización de técnicas y herramientas que permiten la triangulación de lógicas, tanto cuantitativas como cualitativas. ¿Qué aportes al análisis de la movilidad le suma esta posición metodológica?*

Andrea Gutiérrez: Permite re significar constantemente las herramientas con las que vamos trabajando en el Programa de Transporte y Territorio. Siempre concebimos el espacio construido y analizamos los procesos socioeconómicos; caracterizamos los grupos sociales,

los agentes que intervienen, sus formas de moverse vistas con el patrón de las desigualdades en el territorio, estudiando las relaciones de poder, etc. Lo que hemos ido incorporando a lo largo del tiempo son otras técnicas de recolección y análisis de datos, en aquellos casos donde el análisis estadístico o de agregados limita la comprensión del fenómeno. Por ejemplo, para el análisis de las relaciones de poder en la política de transporte utilizamos como fuente secundaria a los artículos periodísticos.

Luciana Buffalo: *¿Cuáles con las técnicas que trabajan para poder captar todas las subjetividades que están inmersas dentro de la movilidad, en un contexto tan complejo como el actual?*

Andrea Gutiérrez: La pregunta es interesante ya que hay infinitas opciones, es un campo aún en indagación y desarrollo, nada está acabado. Hay un avance por el cruce metodológico con las técnicas cualitativas, que los geógrafos no utilizaban para los estudios en transporte. En la década del '80 la formación en la universidad consistía principalmente en el uso de técnicas cuantitativas y de análisis espacial, o cualitativas más estructuradas como puede ser una encuesta. Y eran utilizadas como un complemento o accesorio del estudio, no como la técnica principal.

Creo que los geógrafos nos hemos ido enriqueciendo metodológicamente con una variedad de herramientas, y esto más allá del tema transporte. Hoy estamos apropiándonos de las técnicas cualitativas y enriqueciéndolas con lo que otros no tienen, que es el análisis espacial de datos.

Los geógrafos tenemos ese acervo de mirar todo con un ojo espacial, sea que entendamos al territorio como construido o que estudiemos el territorio pensado o vivido por la gente, siempre buscamos representar espacialmente ese conocimiento, sea con un mapa o algún otro tipo de gráfica, pero con un contenido de análisis espacial. Ese creo que es un "gran casamiento" que ya se está viendo, y es el aporte espacial de la Geografía a otras disciplinas como la Sociología o la Antropología, que conocen muy bien las técnicas cualitativas. Es todo un campo metodológico por explorar, para vincular y triangular conocimiento sobre movilidad.

Recuerdo que cuando yo estudiaba se decía peyorativamente que los geógrafos sabíamos "un poco de todo y mucho de nada". Hoy revalorizo eso, porque uno puede no saber "mucho de nada" (o de algo) pero poder comprender "un poco de todo" permite una visión sobre como

trazar una red conceptual y componer una realidad compleja como la social. Para interpretar cualquier fenómeno de lo social con una lectura como la que hacemos los geógrafos, una desde el territorio, se requiere saber componer un rompecabezas. Las piezas de un rompecabezas que nunca será perfecto, pero que cuanto mejor componamos el entramado de piezas, más enriquecida será la lectura de su complejidad. Y yo creo que ese es nuestro perfil profesional y que es lo que podemos aportar desde la Geografía a las Ciencias Sociales y a la sociedad.

Luciana Buffalo: *Entonces, la mirada del geógrafo aportaría de algún modo, a desfragmentar el análisis de una realidad que se presenta cada vez más fragmentada, no solo socio territorialmente sino también desde un sistema de saberes cada vez más especializado.*

Andrea Gutiérrez: Claramente. Podemos armar el rompecabezas de algún modo, aunque no conozcamos en profundidad cada pieza. Y esto es un aporte posible de los geógrafos, también de aquellos que trabajamos en el campo del movimiento en el territorio.

Luciana Buffalo: *Técnicamente, ¿trabajan o han avanzado en el uso de la cartografía social, tan utilizado actualmente?*

Andrea Gutiérrez: En el Programa de Transporte y Territorio aún no hemos utilizado esa técnica ‘sistemáticamente’ pero tenemos interés en indagar en ese sentido. Justamente es un planteo del nuevo proyecto del Programa el armar un Observatorio de Mapas, tratando de indagar en otras formas de cartografiar. Considero muy importante recuperar esta línea de los observatorios, como geógrafos. Este año celebramos los 30 años del Programa. Desde hace 30 años hacemos mapas, como una herramienta metodológica y analítica de estudio, y queremos comenzar a trabajar sistemáticamente en la producción cartográfica de distinta índole para hacer consciente este trabajo que los geógrafos hacemos de forma rutinaria más inconscientemente.

Luciana Buffalo: *Una de las líneas de investigación que desarrollamos en el Departamento de Geografía, dentro del subcampo de la Geografía Económica, tiene que ver con las implicancias territoriales del proceso de reestructuración productiva a escala urbana regional. Desde este lugar me preguntaba ¿cuáles y cómo son los cambios que usted ha*

podido observar en sus estudios de movilidad en esos espacios, teniendo cuenta que el proceso de reestructuración productiva ha cambiado fuertemente los modos de producir, consumir, trabajar y vivir?

Andrea Gutiérrez: Considero que venimos con cierto atraso en cuanto a la producción de datos para ese tipo de análisis, y no me refiero al Programa sino en líneas generales. Tu pregunta tiene una escala, que es la de los agregados y de lo metropolitano. Recién a partir del año 2007, con la Investigación sobre Transporte Público realizada por la Secretaría de Transporte y conocida como INTRUPUBA, se empiezan a recoger datos como para trabajar con grandes agregados sobre la región metropolitana de Buenos Aires. Hay muy pocos datos para observar cambios componiendo una serie larga. Los anteriores son del año 1972, cuando se hizo la Encuesta de Orígenes y Destinos para el Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires, conocido como EPTRM. Entre 1972 y 2007 no hubo datos. De allí viene el atraso. Después de la INTRUPUBA, que fue hecha solo para viajes por transporte público, se realiza la Encuesta de Movilidad de Hogares para la Región Metropolitana en el 2010 y que estuvo disponible en 2012. Fue paralela a otras Encuestas de Orígenes y Destinos que se llevaron a cabo en distintas ciudades de Argentina, y que de hecho se siguen procesando. Se están publicando ahora los resultados de encuestas que se hicieron en el 2013/2012. Es decir, hay datos desde hace muy poco tiempo. Y hay algunos estudios pero todavía son insuficientes para una indagación en profundidad sobre los cambios. A mí me queda la sensación de que hay cosas que se repiten más como hipótesis o postulados que como verdades (o tesis, digamos). Por ejemplo las afirmaciones sobre el crecimiento de los viajes en automóvil que argumentan el cambio a un modelo auto intensivo de movilidad. Efectivamente, la gente se ha ido a vivir cada vez más lejos del centro, a los *countries* por ejemplo, que se localizan en torno a las autopistas. Esa gente cuando viene por trabajo a la ciudad, viene en auto. Y eso ayuda a un modelo auto-intensivo, ya que las zonas periféricas no tienen buen sistema de transporte por la baja densidad de esos asentamientos. Como que hay un discurso articulado y entonces los estudios diagnostican conforme a él. Entonces, por un lado hay un vacío de datos para análisis en el tiempo, y por el otro los análisis que se hacen con los datos actuales todavía son pocos y los interpelan de una manera muy convencional. Obviamente, si observas cuántos viajes en auto se hacían en los '70 y cuántos se hacen ahora: sí, han crecido. Este es un cambio. Ahora si preguntas ¿cuánta de la gente que vive en los *countries* viaja a la ciudad por trabajo en auto? Ese tipo de preguntas no sé si está tan indagado. Lo que yo trabajé en los últimos años, y que comprobé con los datos

estadísticos después, muestra que quienes viven en los *countries* vienen a la Capital en auto, pero los que vienen a trabajar en auto a la Capital son pocos, sencillamente porque no vienen a trabajar a la Capital. Y buscan no hacerlo.

Evidentemente el parque automotor creció, y hay *countries*, y la gente que vive en el *country* usa el auto, y lo usa porque aparte no tiene como viajar (tiene malas opciones). Esa gente cuando sale, va a la Capital, y va en auto. Pero explicar así el modelo auto intensivo, es metodológicamente incorrecto. Es como trabajar con una hipótesis en forma de postulado, que entonces te condiciona la interpelación del dato y el análisis. Yo creo que aun falta bastante por conocer sobre los cambios recientes en la movilidad. Retomando tu pregunta, sobre si podemos saber cómo han impactado los cambios de la reestructuración metropolitana en la dinámica de viajes, mi respuesta es que se sabe lo convencional o lo esperable, digamos. Que hay más viajes periferia-periferia, por ejemplo. Evidentemente, el hecho de que haya distritos industriales en la periferia y procesos de desindustrialización en áreas centrales, shoppings y otros formatos de territorios especializados de consumo en la periferia; genera nuevas centralidades. ¿Esto ha cambiado la dinámica de viajes? Sí, y eso lo muestran los datos. Es así. También se observa que las tendencias más estructurales de la movilidad cotidiana moderna se mantienen, por ejemplo que los viajes por trabajo son la mayor parte de los viajes. Evidentemente, eso sigue siendo así. No obstante, esto no nos revela un panorama de cambios “novedoso”, un conocimiento innovador. Pero creo que es más por las preguntas que le hacemos a la realidad que por la realidad en sí. Yo siento profundos cambios en mi modo de vida cotidiano, y los veo como un hecho social, que expresa y contiene a la movilidad de las metrópolis actuales.

Luciana Buffalo: *Eso es parte del mito...*

Andrea Gutiérrez: Y... es parte de lo que hay, diría. Entender la diversidad de los modos de vida de la actualidad, que la gente hace un montón de viajes por día y por distintos motivos, motivos “nuevos” incluso, no se puede ver con tanta facilidad en estos datos agregados. No es lo primero que te surge cuando le haces una pregunta a las bases de las Encuestas de Orígenes y Destinos. No es tan fácil leer los cambios, digamos. Volviendo al ejemplo, las nuevas centralidades metropolitanas funcionan como generadoras de viajes y se ve un crecimiento grande de aquellos en sentido periferia-periferia. Ahora, en ciudades cuya configuración sigue teniendo un área central de mayor jerarquía que todas las otras, como Buenos Aires (no

puedo afirmarlo para Córdoba pero me atrevo a decir que sucede lo mismo), la tendencia principal de la movilidad metropolitana sigue siendo radial hacia el centro principal. En volúmenes, esto no ha cambiado, hay una movilidad monocéntrica. Lo que no significa que no hay nuevas centralidades. Cosas como estas son las que muestran las lecturas que tenemos de los datos agregados al día de hoy. Al intentar profundizar en el análisis e indagar cómo son estas nuevas movilidades periféricas o locales, se complica.

Luciana Buffalo: *Es decir, hay datos pero no se presentan desagregados para un análisis en profundidad.*

Andrea Gutiérrez: Diría, hay datos pero falta literatura que aumente su rendimiento. Esto es algo hoy más destacable que los problemas de datos en sí. Falta una producción que los interpele con buenas preguntas o que las genere con los datos que hay, por ejemplo, analizando fenómenos en distintas metrópolis de Argentina.

Luciana Buffalo: *Otra cosa que surge a partir de los estudios de movilidad y transporte, y particularmente en el contexto actual, es el cambio en la valoración del tiempo en la sociedad ¿Ustedes han podido observar estos cambios, desde la subjetividad del análisis, y de qué depende ese cambio?*

Andrea Gutiérrez: Eso requiere de estudios de comportamiento sobre todo. Personalmente creo que los estudios de tiempo son relevantes porque permiten hacer análisis transversales a la movilidad de distintas clases sociales. Solemos trabajar con el concepto de clase convencional; los estratos bajos, los estratos altos. En estudios que vengo realizando en los últimos años indago en las prácticas de viaje de grupos socioeconómicamente opuestos que cohabitan en un mismo contexto territorial -el del periurbano por ejemplo- y contraste *countries* y barrios precarios, y algo que detecto es que a pesar de contar con diferentes recursos y capacidades, los arbitrajes de la vida cotidiana de la gente son bastante parecidos. Los seres humanos tenemos un dispositivo básico de necesidades y un patrón para realizar arbitrajes bastante parecidos. Esto plantea la cuestión de cómo asignar recursos escasos. Y el tiempo es un recurso escaso. Es interesante ver los usos del tiempo y cómo van cambiando con la época. Esta sensación que tenemos hoy, de que no nos alcanza el tiempo, atraviesa a las clases sociales, al menos en los estudios que tuve oportunidad de hacer. Es lo que percibí en el

diálogo con la gente, cara a cara, cuando las entrevistaba. Esto es interesante desde el punto de vista de la movilidad, porque esa percepción de escasez de tiempo conecta con la duración del viaje o con el esfuerzo del viaje que requiere una actividad, y condiciona las decisiones: qué viaje haces, qué viaje no haces, a dónde vas, cómo juntas las actividades del día, cómo organizas no solo tu movilidad sino la de tu familia. Creo que hay que comprender las prácticas de viaje y el uso del tiempo con otras unidades de análisis que ya no son las personas sino las familias, porque el presupuesto de tiempo que arbitramos es el de la familia. Por ejemplo, comprender cómo hacen las madres y padres para trabajar y llevar a los hijos a la escuela, y hacer las compras y llevar los padres mayores al médico, y demás. Administran recursos no solo económicos sino sociales. El medio de transporte del hogar es un recurso y también los amigos del hogar, que cuidan de tus hijos mientras salís. O el vecino al que recurrís si llegas tarde, para que tenga la llave de tu casa y les abra la puerta a tus chicos. Todo eso es un capital de recursos. Y estos arbitrajes los hacen la gente del barrio precario, la gente de la villa y la del *country* también. Obviamente los recursos y capacidades de los que disponen son distintos, pero comparten una misma restricción temporal (las 24 horas del día) y una misma apreciación del tiempo: que es faltante, que es un recurso escaso y que entonces requiere arbitrajes y estrategias. Hay un proceso de decisión. Y es muy interesante ver hábitos y aprendizajes superadores, por ejemplo en cuanto a los lazos de cooperación, como un recurso para resolver la escasez material, económica o de medios de transporte de los estratos bajos, que los estratos altos suplen con recursos económicos y no lo desarrollan tanto. En los estratos bajos el capital de lazos de cooperación y vecindad muchas veces suple los déficits de transporte público o de recursos económicos. Entonces, creo que el uso del tiempo es un gran campo por explorar, y lo más interesante es que permite hacer análisis que atraviesan o igualan en algún punto a los distintos grupos sociales. Los “hermana” y amplía la mirada sobre “los ricos” y “los pobres” como opuestos o contrarios. Los pobres pueden incluso “darle” a los ricos, a nivel social. Ser visibles por su tener y no sólo por carecer. Esto me parece enriquecedor, y es en lo que vengo trabajando en los últimos años.

Luciana Buffalo: *pensando en tus aportes, lo que sí es diferente es la construcción social del espacio. En aquellos contextos de ausencia de recursos, es mucho más rica esa construcción que en los otros contextos, donde los recursos económicos están más presentes.*

Andrea Gutiérrez: Totalmente de acuerdo. Tener herramientas de estudio que permitan capturar esa realidad, posibilita poner ese conocimiento a disposición de los que toman decisiones, como un insumo para la planificación, el ordenamiento territorial, la proyección de servicios. Eso es importante. Y además rescatar que podemos aprender de ellos, tomar de su experiencia y su saber, para ponerlo en valor.

Luciana Buffalo: *Ud. sostiene entonces la idea de la co-construcción de conocimiento...*

Andrea Gutiérrez: Claro. Y la vez la idea de transmitir ese conocimiento a los que tienen la capacidad de tomar decisiones, que desde la academia no tenemos, pero que podemos contribuir a iluminar. Como investigadora me defino como "un puente" en ese sentido, y eso es reconfortante.

Luciana Buffalo: *cambiando el eje de la entrevista, pero sin alejarnos demasiado, la pregunta tiene que ver con los "modelos" de país por los que atravesamos, donde naufragamos entre un modelo neoliberal y un modelo de corte intervencionista - progresista (?) ¿Qué cambios y/o continuidades han visto en sus estudios en relación a las regulaciones del transporte y movilidad? ¿Hay indicios que permitan pensar en un cambio de modelo en este sentido?*

Andrea Gutiérrez: Qué gran tema. Hay cambios de enfoque, desde un punto de vista general del planeamiento de transporte. Desde el punto de vista del planeamiento de las ciudades y del transporte urbano, sí hay cambios y algunos positivos. Esta cuestión de pensar en la escala humana, de revalorizar los medios no motorizados, de construir un espacio público con mayor convivencia entre los medios de transporte: los motorizados y los no motorizados, el transporte particular y el público; de pensar el espacio público con la óptica del que lo usa o lo recorre. Son cosas buenas. Pero eso no es regulación, al menos no como yo la entiendo. Regulación para mí es el diseño de la norma que establece el contrato entre el Estado y el privado, por ejemplo el diseño del permiso para la explotación de una línea de colectivo o de un contrato ferroviario o de lo que fuere, sea para la prestación de un servicio o la explotación de un espacio público o el desarrollo inmobiliario de una zona. Las condiciones de ese contrato entre el Estado y el particular, eso es parte de la regulación. En ese aspecto, y hablando específicamente de los servicios públicos de transporte, yo creo que no hubo

cambios. Hay un gran atraso todavía. No porque no se haya estudiado sino porque no se tradujo en las políticas. Yo entiendo a la política pública como un conjunto de funciones que engloba el planeamiento, la regulación y el control. La política de transporte, desde el punto de vista del planeamiento, hizo los avances que comenté, pero desde el punto de vista de la regulación y el control, está bastante atrasada. Falta meterse en el campo de la economía política. En este sentido no estoy muy de acuerdo con el paradigma de la movilidad sostenible, el planeamiento estratégico y la participación ciudadana, porque están desprovistos de una lectura de las relaciones de poder que tiene la sociedad. En algún punto las invisibilizan, y creo que lo que hay que saber, es cómo ayudar a negociar en situaciones de disenso y de desigualdad. Si vos desconsideras el hecho de que siempre vas a necesitar negociar, sea en planificación o en regulación o en control, no vas a llegar a buen puerto. Estamos refiriendo a gente, con intereses distintos, todos legítimos pero todos distintos, y con capacidades de presión o capacidades de moverse con información en un proceso de negociación, que son diferenciales. Quedarnos en los enunciados sin profundizar en ¿cómo se construye la participación? ¿Cómo es la participación en el planeamiento estratégico o en la regulación? eso es una debilidad, y falta bastante por estudiar y por hacer.

Luciana Buffalo: *nos quedamos solo con el discurso, vacío de contenido...*

Andrea Gutiérrez: A mí me parece que es un "*como si*", muchas veces. No digo que no haya buenas prácticas. Hay buenas prácticas y hay mucho recorrido del cual podemos aprender, pero vamos a aprender poco si no empezamos por reconocer el problema. La democracia participativa es un problema transversal al planeamiento y a la regulación, requiere aprender a concertar, requiere que como Estado o como académicos estudiemos esa concertación, cómo favorecer la construcción de consensos en relación a proyectos o acciones colectivas, y en este sentido todavía hay un camino largo por recorrer para que no sea un "*como si*". Tenemos mecanismos institucionales como las audiencias públicas y la gente participa, pero preguntarle a la gente qué quiere no es garantía de nada. Metodológicamente hablando, incluso. En la propia pregunta puedes estar condicionando de un modo u otro lo que la gente va a querer. Otras veces la gente puede simplemente no querer lo que uno quiere, porque tiene otras necesidades que ve como prioritarias y no la que le viene dada por el planeamiento del Estado. Es un proceso de entendimiento social, de maduración institucional. ¿Qué percibe? ¿Qué quiere? o ¿Qué necesita el otro? Este es un gran déficit de maduración institucional más

que regulatorio o de planeamiento, y condiciona que podamos avanzar, por ejemplo en el diseño de un mejor contrato de licitación de los ferrocarriles o de la operación de una empresa ferroviaria, no importa si es pública o privada. Hay otra cuestión más profunda por detrás, y por ahí falta mucho.

Luciana Buffalo: *un concepto relevante en tus trabajos es el concepto de "acceso". Entre tus producciones hay una particular sobre acceso a los servicios de salud ¿Tomar como concepto analítico el acceso, podría ser una alternativa para la gestión de políticas públicas sectoriales?*

Andrea Gutiérrez: Sí, para mí ese fue un gran descubrimiento. ¡Con sorpresa te lo digo! Te lo digo con sorpresa porque ahora para mí el concepto de acceso es más que nada una posibilidad de ayudar a concretar lo que la gente necesita, de pasar de la declamación de derechos a la concreción de derechos. Satisfacer las necesidades de la gente es simplemente hacer foco en la dignidad humana como valor de estudio. Como académica me dediqué a esto sin saberlo pero luego sí permanecí a sabiendas. Creo que nadie se dedica a lo académico por dinero o por éxito o por reconocimiento social, porque los académicos estamos bastante devaluados en ese sentido. Si uno no se reconoce a sí mismo con una vocación de servicio, como académicos, creo que estamos mal parados. Entonces, reconocer el concepto de acceso como un gran norte epistemológico de valor para mí como investigadora, en cuanto a mi función de transferencia social, del sentido de mi trabajo, el acceso fue un gran tema de investigación. Trabajar por la dignidad de las personas es lo que significa para mí trabajar con este enfoque de acceso, que es un enfoque de derechos, sobre la libertad y la promoción de las personas, por la mejora concreta de su vida. Uso el acceso en este sentido, como un concepto para enarbolar las libertades individuales y la equiparación de oportunidades de la gente. Después, estará en cada quien considerar lo que quiera. Yo encontré una herramienta metodológica que me permite tener eso como objetivo y a su vez, desde lo concreto, poner en vínculo a la movilidad, que era mi sector, con otros sectores. De manera tal que el que trabaja en salud y tiene que hacer funcionar un hospital, o el que trabaja en una escuela y tiene que poner en práctica el acceso a servicios educativos, pueda ver que hay movilidad detrás de los servicios del sector en el que trabajan. Gente que no trabaja en transporte ni presta servicios de transporte, si no que es un director de escuela o un médico, Y mostrarles que uno, desde el transporte y la movilidad, podría ayudarles a hacer su trabajo mejor. Es decir, a que los chicos

tengan clases por ejemplo. No me refiero a ayudar con los contenidos que dan en el aula sino con el acceso al servicio educativo, con problemas como el ausentismo escolar o la rotación docente, viendo como incide el viaje en el funcionamiento escolar, como una contribución que tenga realmente una mirada intersectorial. Para mí eso fue un descubrimiento. Y realmente creo que ese concepto de acceso es una manera de "casar" a la movilidad con todas las otras políticas públicas. El concepto de acceso es un articulador del ordenamiento territorial porque todas las políticas públicas convergen en una acción en el territorio. Entonces, el acceso es un norte, y la movilidad es como un vínculo o un casamiento de las distintas políticas públicas en el territorio entre sí y del transporte con cada una de ellas. Para mí eso fue un gran descubrimiento.

Luciana Buffalo: *El acceso, en su carácter de concepto transversal, estaría dando lugar una re- significación a su vez, del concepto de territorio tan trabajado por los geógrafos, como construcción social y política, y al mismo tiempo visibiliza una gestión del territorio que no puede pensarse unilateralmente desde un sector...*

Andrea Gutiérrez: Sí, es así, desde que yo estudiaba la teoría decía que el transporte es un tema transversal, que es el sistema circulatorio irriga a la sociedad, que irriga a todo el territorio, que es la dinámica del sistema económico, etc. pero ¿cómo puede efectivamente reconocer un gestor de la administración pública, en la gestión cotidiana, la movilidad que hay detrás de cada acción pública concreta? Por ejemplo, los bancos tienen que ofrecer créditos a la gente para que acceda a la vivienda. Intervienen la política de vivienda, de uso de suelo, de inclusión social. Pero el gestor no tiene idea de que el recorrido del trámite para otorgar el crédito o luego el título de propiedad, tiene movilidad por detrás. A veces esa movilidad, aunque tengas transporte, aunque la gente tenga colectivos y plata suficiente para pagar el boleto, es tan dificultosa que no se logra mejorar el acceso si no se tiene en cuenta el proceso administrativo que implica la prestación final. Es una cosa mínima, tan sutil que desde la gestión no se ve, pero esa cosa tan sutil que quizás ni siquiera vemos conscientemente como ciudadanos; permea nuestras vidas. El viaje nos atraviesa el día, nos cansa, nos quita tiempo, llegamos agobiados a la noche, y hay cosas que hacemos o no hacemos que las vemos a través de ese esfuerzo también. Entonces, si la gestión pudiera tenerlo en cuenta, tanto mejoraría nuestra calidad de vida y nuestra movilidad y nuestro acceso, inclusive si no se invirtiera en el Metrobus.

Luciana Buffalo: *esto implica un desafío metodológicamente también...*

Andrea Gutierrez: Más allá de que uno pueda concebir ideas o conceptos siempre hay que diseñar herramientas que permitan captar la información adecuada, es un desafío metodológico y así lo fue en este caso. Yo había ganado un financiamiento de un proyecto de investigación internacional para una ONG que trabajaba con los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Ellos trabajaban con los objetivos de salud y veían que las políticas nacionales -con más, con menos- seguían lo que la letra dice a nivel mundial: implementar centros de salud y descentralizar los servicios en el territorio, realizar controles prenatales, que sean tempranos y una cantidad mínima, recomendaciones que dan los organismos internacionales y que ayudan un montón. Pero estaban preocupados porque a pesar del esfuerzo no mejoraban los indicadores de salud como esperaban. En los Objetivos de Desarrollo del Milenio no está el transporte, recién apareció una mención en la Declaración de Derechos de la Ciudad, la carta mundial de derechos de la ciudad. Ninguno de los 8 (ocho) Objetivos de Desarrollo del Milenio dice “transporte”. Pero está en todos los Objetivos de Desarrollo del Milenio, como un medio y una condición. Esta ONG contrató equipos de investigación de Asia, África y de América Latina para que estudiemos cómo era el vínculo entre movilidad y salud. Así fue como esa pregunta de investigación me llevó a entender que el vínculo entre movilidad y salud es el acceso y ¿cómo se estudia el acceso? Y ahí es que arrancó... con esa pregunta... Creo que eso es lo más lindo de esta tarea académica, cuando las preguntas nos desafían, porque ahí donde no sabemos, es donde se despierta y se expande nuestra creatividad. Y nuestra verdadera innovación está en agarrar lo que tenemos y ver qué podemos sacar. Creo que es lo más lindo de la labor del investigador, y que la Geografía, al ser una disciplina integradora, es un laboratorio bárbaro.

Luciana Buffalo: *para cerrar ¿Cuáles son los desafíos en términos teóricos, metodológicos y empíricos para pensar en una Geografía del Transporte? Muchas veces en las cátedras de Geografía Económica hay una tendencia a ver el tema del transporte, como una unidad dentro de las materias, y normalmente esos programas si uno los analiza, el transporte está mirado justamente con una mirada muy conservadora y con esta mirada más materialista, objetiva de lo que se entiende por espacio. Desde su trayectoria ¿Qué desafíos cree Ud. que tiene la Geografía en la formación de geógrafos?*

Andrea Gutiérrez: Yo creo que el desafío que tenemos es uno de activismo más que nada, porque creo que tendríamos que enfocarnos no solo en lo que producimos y en lo que enseñamos sino en hacer trascender eso. En poder llevarlo de algún modo, en ir impulsando distintas formas de pensar las cosas, y de pensar en los otros. El transporte no se puede separar de la Geografía del Transporte, el transporte es en el territorio, no hay transporte sin territorio. Acercarlo así a los alumnos y también a los tomadores de decisión. Tenemos que tener más consciencia de una responsabilidad social, te diría yo, como académicos, como geógrafos que hacemos docencia y que hacemos investigación, un mayor activismo en este sentido, de una responsabilidad social con nuestra tarea. Darle más utilidad social a lo que hacemos, sea tanto para iluminar la enseñanza de este campo desde otras disciplinas, como para acercarlo a los que toman las decisiones. Después, cada disciplina lo enseñará a su modo, cada gestor tomará a su modo las cosas, pero por nuestra parte saber que tenemos esa tarea. Movernos corporativamente, no con un sentido de *lobby* sino de función social.

Luciana Buffalo: *quizás, en el último tiempo hay una revalorización del geógrafo, aunque durante mucho tiempo la Geografía estuvo devaluada en su aporte a la gestión, en parte por la ausencia de activismo de los propios geógrafos ¿Visualiza cambios en este sentido?*

Andrea Gutiérrez: Yo veo que hay un cambio en este sentido porque compañeros de mi edad, compañeros del Programa Transporte y Territorio como Jorge Blanco, Gustavo Lipovich, y otros geógrafos que no hacen transporte, de mi generación y un poquito más grandes también, ya vienen abogando por esto, ya vienen trabajando y su desempeño profesional ha sido tan bueno que el geógrafo ha empezado a tener otro peso y hoy han facilitado el camino de los geógrafos jóvenes. En los equipos de la gestión o incluso en el dictado curricular de disciplinas que no son de carreras de Geografía y que se convoca a geógrafos. Así que creo que hemos avanzado y tenemos espacio ganado por la trayectoria de otros colegas que nos han facilitado ese camino, lo cual no quiere decir que no tengamos una responsabilidad frente a eso, de seguir alentándolo y avanzar sobre lo hecho.