Entrevista: Jorge Blanco

DOI: 10.54446/bcg.v13i2.3270



Entrevista realizada em dezembro de 2023,
por Leandro Di Genova Barberio e Fabricio Gallo.

A entrevista apresentada faz parte de um projeto de pesquisa realizado no Instituto de Geografía da Universidade de Buenos Aires (UBA), na Cidade Autônoma de Buenos Aires – Argentina. Esse projeto conta com Bolsa Estágio de Pesquisa no Exterior e foi realizada sob a tutoria do professor Me. Jorge Blanco, no período de 09 de agosto de 2023 a 15 de dezembro de 2023. Diante dessa situação, houve a oportunidade de entrevistar o professor e tratar de temáticas ligadas aos processos de urbanização e mobilidade da região metropolitana de Buenos Aires. As discussões obtidas através da entrevista permitem uma compreensão social e socioespacial das problemáticas decorrentes dos modelos de planejamento urbano, ambiental e territorial. Jorge Blanco possui uma vasta experiência na docência universitária e nos distintos projetos governamentais relacionados aos modelos de planejamento. A entrevista ocorreu na sala do grupo de pesquisa Transporte y Território, no Instituto de Geografía, no prédio de Filo y Letras, na Universidade de Buenos Aires.

LEANDRO DI GENOVA BARBERIO: Buenas tardes, profesor. Para empezar, me gustaría saber cómo se inició en la Geografía y cómo surgió su interés por esta ciencia.

JORGE BLANCO: Bueno... Podría decir que había un interés temprano, desde niño, en algunos de los temas que la geografía estudiaba, y sobre las cosas que se escribían y se mapeaban. En mi casa había algunos atlas, y me gustaba mirarlos, me resultaba muy atractivo leer esos libros y mirar los mapas. Y también, había algunos libros de esas geografías más clásicas, de esas geografías regionales, que se compraban en fascículos, se vendían de semana en semana, hasta completar un libro. Y esos libros, los leía con mucho interés y con mucha atención desde chico. Después, en la escuela media Geografía siempre fue una materia que me atrajo. Aunque era lo que hoy llamaríamos una geografía muy descriptiva, muy inventarial, pero de todos modos a mí me interesaba y me gustaba.

Cuando llegó el momento de pensar en una carrera, lo decidí desde el punto de vista de la enseñanza de la geografía. Porque, por esos años, no estaba muy presente la idea de que hay una profesión de geógrafo, de que se puede ser geógrafo. Entonces, lo más cercano era ser un profesor de geografía. De ese modo, fue muy interesante entrar en la universidad y ver que había posibilidades de desarrollo de distintas actividades, como la investigación u otras de tipo profesional, que no incluían solamente la docencia, aunque la docencia me sigue interesando mucho. Y me parece que esa combinación tuvo que ver con lo que fue efectivamente la carrera que fui construyendo, donde no todos los trabajos que hice fueron en la universidad, sino que tuve participación en proyectos del ámbito estatal, por ejemplo, combinados con los trabajos más académicos y con la docencia.

Esas experiencias están finalmente muy vinculadas y muy bien articuladas, y pueden tener una relación combinada entre sí. No lo veo nunca como ámbitos separados y que no tengan contactos, sino que contribuyen a hacer circular esas ideas acerca de lo que la geografía estudia. Yo creo que aprendí mucho también fuera de la universidad. Participé en cuatro proyectos importantes. Uno primero, cuando recién estaba graduado, fue el Programa Nacional para la Conservación de la Infraestructura. Ese era un programa de los años 1980, que intentaba abordar la ruptura y el deterioro de la infraestructura de circulación, rutas, ferrocarriles, pero también de gasoductos/oleoductos, producto de las condiciones ambientales, sociales y de la dinámica natural en regiones del norte de Argentina. Hay áreas con precipitación muy intensa, que genera un escurrimiento muy rápido y los ríos crecen de manera torrencial y destruyen la infraestructura. Ese programa trataba de ver cómo era el uso del suelo y que otros usos del suelo podrían implementarse para la regeneración de las áreas naturales, con la intención de reducir esa fuerza de las precipitaciones y facilitar la infiltración. Y buscaba una respuesta socio territorial, no solamente una respuesta desde la reconstrucción de la infraestructura.

Después otro programa en el que trabajé estaba vinculado con la red subterráneos de Buenos Aires, y terminó con una propuesta de construcción de nuevas líneas para esa

red. Hay una ley que consagra esas líneas como las próximas que deberían construirse en la ciudad. Posteriormente trabajé en otro programa, que es el Plan Estratégico Territorial. Es un programa que armó todo un conjunto de dispositivos para una planificación federal del territorio. Con modelos diagnósticos y modelos prospectivos y programas específicos que trabajaban, por ejemplo, con la dinámica de urbanización y los problemas que aparecían en esa dinámica o con la incorporación del riesgo ambiental en la planificación territorial. Y finalmente, el último fue un programa que trabajaba sobre el ordenamiento ambiental del territorio y sobre cuáles serían las bases conceptuales para pensar una estrategia federal.

LDGB: Una carrera muy interesante con muchas participaciones en una gran variedad de trabajos. Y para continuar con las preguntas, pasemos a la siguiente.¿En qué área de investigación usted trabaja, profesor? ¿Y cómo ha observado esta área los cambios ocurridos en la Región Metropolitana de Buenos Aires en los últimos años y décadas?

JORGE BLANCO: Actualmente yo trabajo con líneas de investigación relacionadas con transporte y movilidad, con la planificación territorial y urbano- ambiental. Con un foco en la Región Metropolitana de Buenos Aires, siguiendo algunos de los procesos de transformación de las últimas décadas. Son equipos de trabajo, así que no es solamente mi trabajo personal. Estamos acompañando diferentes procesos de expansión urbana e investigando qué características adoptan esos procesos, sobre todo con los modelos de expansión periférica, que tienen que ver con el desarrollo urbano y las urbanizaciones cerradas. Este modelo empieza a tomar mucha importancia desde la década de 1990; en principio no tanto en términos poblacionales, pero sí en términos de lo que implica sobre la nueva configuración urbana y sobre la expansión física de la ciudad. Junto con eso, también observamos otros procesos de expansión periférica, vinculados con los asentamientos populares y la construcción del hábitat popular. Y en esos casos estudiamos cómo es la movilidad, el transporte y la circulación, en esos contextos periféricos.

"Estamos trabajando con la hipótesis de que en las últimas décadas la Región Metropolitana de Buenos Aires pasó de tener una cierta unicidad funcional, a tener una Región Metropolitana con escenarios fragmentados para esos procesos de trabajo y la movilidad por trabajo"

También tenemos un foco de atención en los cambios de las centralidades en áreas más consolidadas, por ejemplo, áreas de antigua urbanización, En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, se conformaron como centralidades alrededor de las estaciones ferroviarias, que fueron el núcleo inicial para esa ocupación y expansión urbana y que también, desde hace algunas décadas, están atravesando procesos de cambio, con una cierta expansión de esa área central y comercial, con procesos de verticalización asociada. Así que también estamos observado esas centralidades en áreas ya bien consolidadas de la ciudad.

Otra parte de nuestro equipo está estudiando transformaciones en el área central metropolitana histórica y la conformación de nuevos corredores asociados con la expansión corporativa y empresarial, a través de las oficinas y de las funciones de comando. Y en relación con la movilidad, yo estoy interesado en la movilidad por trabajo, la movilidad cotidiana por motivo de trabajo, pues permite observar varios de esos cambios metropolitanos puestos en acción a partir de las prácticas cotidianas.

Estamos trabajando con la hipótesis de que en las últimas décadas la Región Metropolitana de Buenos Aires pasó de tener una cierta unicidad funcional, a tener una Región Metropolitana con escenarios fragmentados para esos procesos de trabajo y la movilidad por trabajo. Entonces, tenemos varios casos en lo que se están analizando, por ejemplo, cómo es la movilidad a esas centralidades tradicionales o cómo se puede identificar en el ámbito metropolitano una movilidad de proximidad vinculada con el trabajo, otra movilidad regional como en áreas o corredores metropolitanos, y una tercera movilidad más metropolitana, de largo alcance, dirigida a las centralidades. Esos tres subsistemas de movilidad están asociados con esos escenarios variables. Por ejemplo, entre esos escenarios, uno de nuestros estudiantes estuvo trabajando sobre la movilidad hacia un área económica especializada: el distrito tecnológico.

Hay otro que está trabajando sobre la movilidad, hacia un parque industrial muy importante con cerca de 20 mil empleos situados en la periferia de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Junto con otra colega, investigamos la movilidad de las trabajadoras del servicio doméstico, que es un caso que reúne varias particularidades. Ellas son un colectivo básicamente femenino, más de 97% de las trabajadoras son mujeres en ese campo. Además, un porcentaje muy alto es el principal sostén del hogar. Hay una cantidad importante de mujeres inmigrantes, son trabajadoras que tienen una alta informalidad, en términos que no están formalizadas las relaciones de trabajo y eso sabemos que les quita derechos. En los distintos escenarios metropolitanos se muestra lo que es la segregación social, una geografía social marcada por las desigualdades, pues muestra los lugares donde residen las trabajadoras y los lugares donde desarrollan sus actividades laborales.

Estuvimos trabajando con perspectivas integrales metropolitanas que dan cuenta de este movimiento desde las áreas más pobres hasta áreas con niveles de ingresos más altos. Y también complementados con miradas focalizadas, por ejemplo, en el entorno de urbanizaciones cerradas, donde hay barrios populares que proveen la mano de obra para el trabajo en esas urbanizaciones. Ahí muestra la contradicción evidente de que esas urbanizaciones están pensadas para que las personas se desplacen en automóviles particulares y no en transporte público. Así, las trabajadoras tienen dificultades para llegar a su lugar de trabajo, pues la red de transporte es muy débil, la trama urbana es muy fragmentada. Y a veces tienen que hacer un esfuerzo muy grande para llegar a su lugar de trabajo.

LDGB: Sí, estoy de acuerdo. Y para continuar con las preguntas, vamos a la pregunta 3, que está muy en línea con la anterior. ¿Cómo clasificaría la movilidad urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires? ¿Es posible observar una integración entre las prácticas urbanísticas que intentan resolver los problemas habitacionales y las prácticas asociadas a la movilidad urbana?

JORGE BLANCO: Es difícil clasificar con una palabra la situación de la movilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires, porque realmente es muy heterogénea. Entonces, esas prácticas de movilidad son muy diferentes, son muy distintos clivajes. Por ejemplo, la relación con la disponibilidad o no con automóvil particular, localización más periférica o más central, en función de esa diferenciación socio-territorial de los sujetos que se desplazan, hay una cantidad de situaciones de movilidad que son muy distintas. Hay áreas de la Región Metropolitana de Buenos Aires que tienen un nivel de servicios muy alto, con una oferta muy completa de transporte público, tanto en términos de cobertura espacial como temporal. Hay también, otras áreas donde esa oferta es muy débil, combinado con que se trata en general de sectores más pobres y en áreas periféricas de la ciudad, lo que genera esa diversidad de situaciones y cierta desigualdad socioterritorial estructural.

Hicimos algunos estudios junto con investigadores de la Universidad de Chile, donde trabajamos con áreas pericentrales, con barrios que están cerca del centro metropolitano, y con barrios en la periferia. Ahí veíamos cómo esa conformación del territorio, esos contextos diferentes, tenían mucha importancia para dar cuenta de las posibilidades de movilidad. Entonces, los barrios pericentrales, en general, eran barrios relativamente densos, con una buena oferta de equipamientos y servicios, donde había una oferta de transporte diversificada, con una posibilidad de movilidad multidireccional, había varios destinos posibles desde esos barrios hacia otros barrios y fácil acceso a las centralidades. Eso genera una situación en la que no desaparecen las diferencias y desigualdades sociales, pero están relativamente atenuadas por ese contexto territorial más inclusivo. En los casos periféricos esas desigualdades sociales se acentúan, porque al no existir estos recursos comunes, compartidos en el territorio, se pasa a depender más de los recursos individuales o familiares, de recursos que tenga cada uno de los sujetos. En ese sentido es una Región Metropolitana heterogénea, donde algunos de los grupos sociales más vulnerables están sometidos a condiciones de viajes extremadamente largas y complicadas, o están fijados, de cierta manera, en el territorio periférico, carente de servicios y de equipamientos urbanos, alejados de las oportunidades de trabajo.

También esa heterogeneidad es una condición para pensar algunas de las propuestas de planeamiento. Por ejemplo, cuando aparecen ideas acerca de la ciudad de quince minutos, o esa movilidad de proximidad, en una Región Metropolitana heterogénea hay que estar muy atentos para comprender lo que significan esos quince minutos, pues en algunas áreas en ese tiempo se pueden resolver las necesidades de la vida social: acceder a los empleos, la salud, la educación, la recreación, pero en otras áreas no hay ninguna oferta que pueda satisfacer esas necesidades, entonces hay que tener ese cuidado con la generalización de las propuestas.

En términos generales, podría decir que no hay una buena articulación entre lo que ha sido la planificación urbana y la planificación de la movilidad, para el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, pues han sido las visiones sectoriales y no integrales las que han predominado. Muchas de las transformaciones urbanas pueden estar impulsadas por cambios en el sistema de transporte, pero sin políticas urbanas de acompañamiento. Por ejemplo, cuando se generan las expansiones de las líneas de subterráneos, no siempre hay una política urbana que acompañe eso, iniciativas para aprovechar mejor esa accesibilidad diferencial que genera la red. Inclusive, se puede estar impulsando un proceso de gentrificación a partir de esa mejora de las condiciones de circulación. O, cuando en los años 1990 se produjo una ampliación y mejora de la circulación en las autopistas, se produjeron procesos de expansión urbana que tampoco tuvieron ningún tipo de regulación urbana más integral. Hay un cierto desfasaje en esa relación y la sensación es que la planificación urbana viene por detrás, viene a tratar de paliar o de mejorar las situaciones que se van produciendo de hecho, antes que una política más anticipatoria, de pensar cómo reorientar dinámicas urbanas a partir de unos ciertos objetivos de mayor equidad social, territorial, mayor sustentabilidad ambiental. No existen organismos de planificación integrales para la Región Metropolitana de Buenos Aires, existe una importante fragmentación política que no se ha podido superar, lo que ha obturado las iniciativas con perspectiva metropolitana.

LDGB: ¿Participan agentes externos del capital? ¿La organización de esta Región Metropolitana ha sido objeto de una planificación externalizada? Cuéntenos un poco la historia de esta planificación territorial de la Región Metropolitana de Buenos Aires y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

JORGE BLANCO: Esa historia de la planificación tiene varios momentos distintos. Se inicia al final del siglo XIX y principios del siglo XX, cuando empiezan a aparecer algunos planes urbanos y algunas ideas acerca de cómo orientar ese crecimiento de la ciudad, pero sin una continuidad, podríamos decir. La ciudad sabemos que es un producto de procesos complejos, que no solamente está guiada por la planificación y las normativas, sino que en gran parte es resultado de la dinámica del mercado y de las acciones del conjunto de actores. En los últimos años hay algunas normas que intentan organizar ese planeamiento.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a partir de su autonomía, que se da en la década de 1990, hay una constitución propia, hay compromiso de generar un plan urbano ambiental y hay códigos urbanos que van orientando de cierta forma el uso de la ciudad. Pero en general esas acciones son incompletas y se asocian a un modelo de zonificación, con poco peso para las redes, que obligaría a considerar más decididamente una planificación a escala metropolitana. La mayor parte de la Región Metropolitana está dentro de la jurisdicción de la provincia de Buenos Aires. Hay actualmente un decreto ley de la década de 1970, que orienta, el uso de suelo y cualifica qué características debe tener el espacio urbano. Hay también, una más reciente de ley de acceso justo al hábitat, que está siendo implementada un poco

lentamente, pero que tiene ideas más integrales, una forma pensar la urbanización para dar algunas respuestas a los sectores populares. Esas son las herramientas, pero los resultados muestran que son las dinámicas propias de la lógica de mercado, del sector inmobiliario, de los agentes privados, las que van orientando, en muchos casos, la producción de la ciudad.

A veces esas influencias externas, de factores externos, no son solamente por una inversión directa, sino por la implantación de ciertos modelos de urbanización, o el modelo de desarrollo de áreas particulares de la ciudad, como fue el caso de Puerto Madero y su renovación espacial en los años 1990. En algunos de esos procesos se puede ver esa internacionalización de los actores inmobiliarios, que definen fragmentos globalizados en las regiones metropolitanas, y que, por lo tanto, cualifican los usos. Por ejemplo, algunos edificios de Puerto Madero se lanzaron como promociones inmobiliarias en Londres. De este modo, se asocian proyectos arquitectónicos internacionalizados, que tienen en cuenta esta relación global, con determinadas partes de la ciudad.

"Esas influencias de lo externo, de los actores externos, pueden venir por muy diferentes caminos, no solamente por inversiones directas, sino también, por modelos de gestión de lo urbano, de producción de la ciudad, que terminan resultando en mayor desigualdad social de la ciudad"

En una perspectiva un poco más amplia para pensar la urbanización, eso externo global, se puede ver bastante en los ciclos de neoliberalización, sobre todo en los años 1990, bajo el modelo del Consenso de Washington. En ese momento había directivas bastante precisas en torno de la privatización y concesión de los servicios urbanos y sobre los efectos que esto tiene sobre el desarrollo de la ciudad y de la planificación urbana. En la década de 1990 una gran parte de los servicios de la Región Metropolitana de Buenos Aires, se privatizaron. La provisión de agua, la provisión de gas, la provisión eléctrica, las telecomunicaciones, las autopistas fueron afectadas por la venta de las empresas prestadoras o concesionadas a operadores privados, por lo que buena parte de los servicios claves para la producción de lo urbano pasaron a entrar dentro de esa lógica de mercado. Pero, al mismo tiempo, mostraran el límite, por ejemplo, llegó un punto en que la red de agua y saneamiento no podía expandirse más, porque las personas no tenían condiciones para pagar por los servicios, no era posible pagar por esa expansión de la red de agua.

Esas influencias de lo externo, de los actores externos, pueden venir por muy diferentes caminos, no solamente por inversiones directas, sino también, por modelos de gestión de lo urbano, de producción de la ciudad, que terminan resultando en mayor desigualdad social de la ciudad.

LDGB: ¿Continúa el proceso de privatización en la actualidad? ¿Cuál es la relación entre el agua y otros servicios?

JORGE BLANCO: Ahí hay algo interesante, sobre esas ondas de neoliberalización y sus tramas normativas y de compromiso, y es que dejan situaciones que son muy difíciles de desarmar. Entonces, en la Argentina hubo una neoliberalización brutal en los años 1990, y una lenta acción en los años 2000 para desarmar esa trama. Y el desarmado de esas redes de privatización y concesiones fue parcial, no fue completo. Hoy, los resultados son un cierto modelo híbrido, por ejemplo, la empresa que presta el servicio de agua y saneamiento fue privatizada, y luego volvió a condición de servicio del Estado en los años 2000. Los ferrocarriles metropolitanos que fueron concesionados en la de 1990, terminarán estatizado nuevamente en los años 2000, y lo mismo ocurrió con Aerolíneas Argentinas y con la petrolera YPF. En este momento concreto, nos enfrentamos a un nuevo ciclo de neoliberalización. En la situación política actual, hay algunos indicios en la campaña para reprivatizar Aerolíneas Argentinas, para reprivatizar la empresa petrolera estatal, y no sabemos cómo se llevarán a cabo estos procesos. Pero ese desarmado de la trama de compromisos que plantea el sistema neoliberal es complejo, y sus plazos de concesiones son de fechas muy largas. Un ejemplo manifiesto de incumplimiento de las obligaciones es el de las empresas que prestan servicios de electricidad, pero no es tan sencillo revertir la situación de la concesión. Hay un esquema legal que está en el límite entre lo legal y lo ilegal, y que acaba complicando el desarmado de esta estructura normativa.

LDGB: ¿Entonces, de acuerdo con lo dicho, es posible pensar que hoy, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, existe la presencia de agentes financieros actuando activamente (o incluso influyendo) en el proceso de planificación? En otras palabras, ¿es posible observar procesos de financiarización y especulación en la CABA? De ser así, ¿cómo afecta esto al proceso de organización del espacio geográfico?

JORGE BLANCO: Bien, yo diría que lo más importante de esta dimensión de financiarización, son las lógicas que imponen al funcionamiento urbano y a las visiones de la ciudad. Hay una lógica de la financiarización, que quizás no está representada directamente por los grandes grupos financieros nacionales o internacionales, sino que esa propia lógica se instala y es ejercida por una multiplicidad de agentes. Que no son solamente los grandes inversores institucionales, que también los hay, pero se naturaliza una forma de abordar los problemas urbanos, esa es la lógica de la financiarización. Quizás algunos de sus aspectos aparecen de una manera más crítica en relación con el mercado inmobiliario, en relación con la producción de vivienda, que claramente ha dejado de ser un bien destinado a satisfacer necesidades de abrigo de las personas y de las familias. Deja de ser algo para el desarrollo de la propia vida y pasa a ser una mercancía, que permite esa reproducción financiera, siguiendo esa misma lógica de valorización financiera.

En el caso de la producción inmobiliaria, se trata de un sector que en Buenos Aires no está concentrado en unos pocos agentes, sino en muchos agentes de distintos tamaños, pero que siguen lógicas parecidas. Se produce con fines especulativos, la vivienda como reserva de valor. Hoy esto incluso se cruza con procesos de gentrificación o turistificación de zonas. Como ejemplo, hay varios estudios recientes donde aparece el impacto de la producción de viviendas destinada al turismo. O el uso de parte del stock de vivienda de la ciudad a través de las empresas de plataformas con fines turísticos. Todo lo cual complejiza mucho la situación de acceso a la vivienda de las familias que residen en la ciudad y en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Ese es un ámbito donde se ve esa financiarización de manera muy marcada, una lógica de pensar ese bien como parte de un dispositivo financiero de generación de renta. Y además, es una lógica que funciona selectivamente en la ciudad, no está en todas partes, tiende a haber una concentración en determinadas áreas.

En el caso de Buenos Aires, algunas zonas están en el centro histórico, en la zona del centro metropolitano tradicional. El caso del desarrollo de Puerto Madero ha captado gran parte de este proceso de inversión y también la zona de Catalinas o la extensión del eje norte, tanto en la ciudad autónoma como en los municipios de la provincia que forman parte de la Región Metropolitana.

Otras formas de valorización financiera están asociadas con ese cambio de los usos del suelo en el proceso de expansión periférica, donde la norma transforma en áreas urbanas lo que antes eran zonas rurales y eso multiplica en varias veces el valor de ese suelo. Entonces, hay ahí un mecanismo de lógica financiero que está impregnando la producción de la ciudad y la toma de decisiones. Es interesante también, cuando uno mira, por ejemplo, los sitios web de los consorcios que tienen a su cargo la operación de las autopistas, los concesionarios de las autopistas. Lo primero que salta a la vista es que hay información financiera disponible. Esto nos da una pista, un indicio de cómo pensar esta circulación de dinero, esta lógica financiera en la acción concreta de quienes operan las redes de autopistas en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Esta lógica impregna y penetra diversos aspectos de la producción territorial.

En otros momentos, especialmente en la década de 1990, la presencia de estos inversores, como los grandes fondos de pensiones, fue más evidente en parte de la dinámica inmobiliaria de la ciudad. En un sentido más amplio, esta lógica financiera y de dependencia externa también se manifiesta en parte de las crisis estructurales de la economía argentina, que tiene una deuda externa gigantesca en este contexto. Hay una serie de condicionamientos económicos muy fuertes impuestos por los organismos multilaterales de crédito, como el Fondo Monetario Internacional, que están exigiendo actualmente programas de ajuste para pagar sus préstamos.

LDGB: Muy bien. Ahora podemos tener una visión más amplia de cómo sucedieron realmente los hechos. Profesor, y como última pregunta tenemos, ¿Cree que podemos tomar la formación geográfica, es decir, los conocimientos, prácticas y conceptos producidos en Geografía, en un sentido crítico de análisis e intervención, para ayudar a comprender estas nuevas organizaciones del espacio geográfico? ¿Es posible orientar estos caminos en las universidades latinoamericanas? ¿Cómo?

JORGE BLANCO: Si, claramente la Geografía aporta y está en condiciones de hacer grandes contribuciones para un mejor entendimiento de esos procesos complejos de lo urbano, de producción de la desigualdad, de reproducción de las desigualdades. En general podemos decir que aporta a la comprensión de los procesos de valorización, uso y apropiación diferencial de los territorios. Desde un punto de vista conceptual y de las formas de pensar, hay muchas herramientas que la Geografía latinoamericana desarrolló en las últimas décadas. Me gustaría destacar el papel de algunos de los geógrafos más importantes en la producción de una geografía situada en América Latina y, en estas contribuciones, la geografía brasileña ha sido un ejemplo en la comprensión de los problemas y de las particularidades de la urbanización. Y muchas veces vemos fenómenos que son analizados en otros contextos y que son muy ricos para pensar, para aprender, para tener en cuenta. Pero hay algunos puntos de partida que me parecen que son claves para pensar América Latina, como los principios de desigualdad socioespacial y de disputas por los territorios, temas que la Geografía Latinoamericana ha estudiado en profundidad. Creo que es un punto de partida que, de alguna manera, alcanza a todos los demás, condiciona a todos los demás, esa desigualdad y esa tensión estructural. Esto hace que muchas de las recomendaciones de políticas no tengan el efecto deseado, porque no es considerado ese punto de partida centralmente.

En términos teóricos y en términos de comprensión, la Geografía latinoamericana tiene una diversidad de aportes que nos hacen entender mucho mejor esas variedades y particularidades de la urbanización. Esto nos hace resituar temas que hasta hace unas décadas se veían como excepciones, por ejemplo, las urbanizaciones informales. En América Latina esta es una de las formas de producir el hábitat y de producir la ciudad. No es un cambio menor, de pensar que es una anomalía, a pensar que es una de las formas centrales de producir el espacio urbano. Me parece, sin embargo, que hay mucho por hacer, por un lado, en torno a una construcción colectiva de una pedagogía popular de los procesos urbanos. O sea, lo que quiero decir es que tenemos que ser actores, protagonistas, junto con todas las organizaciones que están produciendo conocimiento para lo urbano, para que la sociedad en general, los diferentes públicos, tengan elementos para entender estas condiciones.

Me parece que hay una responsabilidad que no es exclusiva de la universidad, que no es exclusiva de la geografía, pero que tenemos que asumir, para que haya una mejor comprensión de esas situaciones relacionadas con conflictos territoriales, ambientales, socioambientales, socioterritoriales, por parte de la sociedad en general. Esta es una tarea que hay que cumplir. Y la otra tarea es cómo, desde esta base

conceptual potente y renovada, desde estos enfoques tan amplios que tiene la geografía latinoamericana, podemos contribuir a la producción de políticas públicas. Me parece que es un campo en el que esta combinación del conocimiento académico y la generación de conceptos que iluminan el análisis de un problema es una cuestión central y que tenemos que dar un paso más y tratar de promover esta intervención en una amplia gama de políticas públicas. Buscar la interacción entre políticas públicas que claramente no son sólo políticas de Estado, sino que son políticas públicas más colectivas en las que la Geografía, la universidad, el trabajo académico, tienen mucho que decir, y todavía tenemos que trabajar un poco más para que esto pueda ser dicho e incorporado a la producción de políticas.

LDGB: Muchas gracias por la entrevista, profesor. Ha sido un placer poder hablar con usted y obtener toda la información sobre estos procesos de cambio espacial y también sobre estas nuevas formas de entender la geografía. ¿Hay algo más que le gustaría decir?

JORGE BLANCO: Simplemente me gustaría agradecerles la oportunidad de tener esta conversación y resaltar que hay muchos diálogos abiertos en América Latina en este momento, no sólo en geografía, sino en todas las ciencias sociales, y esto es muy importante.

LDGB: Gracias, profesor. Hasta la próxima.

★ ★ ★

Sobre o entrevistado

JORGE BLANCO atua como docente na área de Geografia da Universidade de Buenos Aires (UBA) e é Mestre em Políticas Ambientais e Territoriais pela mesma universidade. Foi diretor e pesquisador do Instituto de Geografia da UBA. Atualmente, é Subsecretário de Políticas Ambientais da Faculdade de Filosofia e Letras da Universidade de Buenos Aires. Seus principais campos de interesse são políticas territoriais, planejamento, gestão territorial e ambiental, transporte e mobilidade e geografia de redes. Tem ampla experiência em órgãos governamentais relacionados ao planejamento territorial e de transportes.

Sobre os entrevistadores

LEANDRO DI GENOVA BARBERIO é mestrando e bacharel em Geografia na Universidade Estadual Paulista (Unesp — campus Rio Claro).

FABRICIO GALLO é livre-docente em Planejamento Territorial e atua nos cursos de graduação e pós-graduação em Geograifa da Universidade Estadual Paulista (Unesp — campus Rio Claro).

Agradecimentos

Ao Prof. Me. Jorge Blanco e à FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo pelo financiamento da pesquisa da qual fez parte a entrevista.

Fotografias enviadas pelos autores da entrevista.