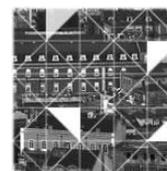

CIDADES, Comunidades e Territórios



La evolución del transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires: un indicador de procesos de estratificación de la movilidad.

Susana Kralich¹, CONICET-IGEO-FFYL/UBA, Argentina.

Verónica Pérez², CONICET-IDAES/UNSAM, Argentina.

Resumen

Durante las últimas décadas se ha verificado en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) un notable proceso de génesis y consolidación de formas alternativas de transporte. El mismo responde a un conjunto de factores, entre los que destaca el surgimiento de movilidades vulnerables ligadas tanto al deterioro de la accesibilidad, como a la degradación del transporte público. Sin embargo estas condiciones también derivan de procesos más amplios que modificaron profundamente la estructura socio-territorial metropolitana y nacional. Así se observa la consolidación de una sociedad marcadamente dual, con profundas brechas riqueza-pobreza y en la que los contrastes hipermovilidad - inmovilidad se constituyen en rasgos distintivos.

Nuestro trabajo presenta datos empíricos e inferencias siguiendo la hipótesis de que en la RMBA se ha consolidado una fase de movilidad estratificada, la que asociada a procesos de segregación socio-territorial, potencia las fragmentaciones preexistentes.

Tras el objetivo de describir e interpretar la aparición y consolidación del transporte alternativo en la región, el estudio ofrece un panorama general sobre las principales características de la movilidad diaria, desde los años 70 hasta la actualidad, referida tanto a modos masivos tradicionales como a los alternativos (legales e ilegales). Consideramos asimismo, grandes lineamientos políticos, procesos de urbanización y características sociodemográficas prevalecientes en los distintos sectores o distritos que conforman la metrópolis.

Para el sostén de los argumentos planteados analizamos articuladamente diversas fuentes secundarias y primarias: estadísticas sectoriales oficiales, observación de campo, entrevistas y estudios específicos sobre la temática.

Palabras clave: Movilidad, transporte, alternativos.

¹skralich@educ.ar

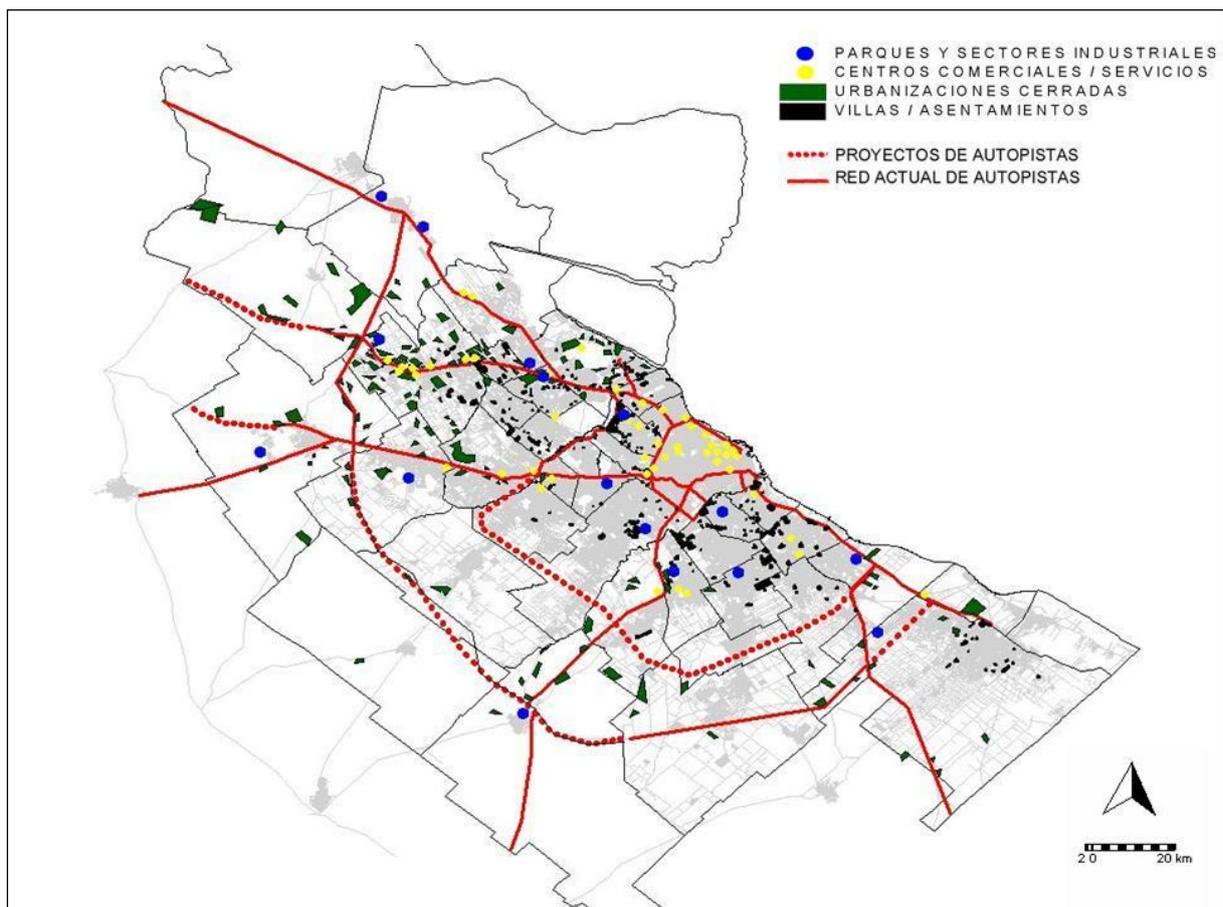
²veronikaperez@gmail.com

1. Urbanización y movilidad: dos procesos en diálogo permanente

Las ciudades de la globalización (Prevot S., 2002; Sassen, 2007, Ciccolella, 2014) comparten hoy rasgos comunes, contrastantes con otros momentos de la historia, en particular tras el boom de las nuevas tecnologías de información y comunicación (TICs). Cuentan entre sus características actuales un crecimiento territorial extendido, con baja densidad (urban sprawl), límites difusos y una notable polarización social que ha fundamentado el calificativo de ciudades duales (Ascher, 2004, Davis, 2006; De Mattos, 2002; Burchell et al, 2005; Figueroa, 2005; Blanco, 2007; Sassen, 2011; Ainstein et al, 2012).

En el caso de la RM de Buenos Aires, conformada por más de 4 decenas de distritos, una extensión de 17500 km² y con 14 millones de habitantes, la urbanización de las últimas décadas estuvo acompañada por la concreción y proyección de importantes obras públicas de vialidad urbana rápida. En efecto, en la última década del siglo XX y comienzos del XXI surgieron y se multiplicaron, sobre los bordes del aglomerado y también en discontinuidad con él, gran cantidad de barrios cerrados, con viviendas unifamiliares, prevalentemente de clases alta y medio alta. La Figura 1 ilustra estos aspectos, así como también la génesis en paralelo, de otro tipo de asentamiento: la de grupos de bajos recursos, en áreas deficitarias o directamente carentes de servicios urbanos.

Figura 1. RMBA. La urbanización dual hacia fines del Siglo XX.



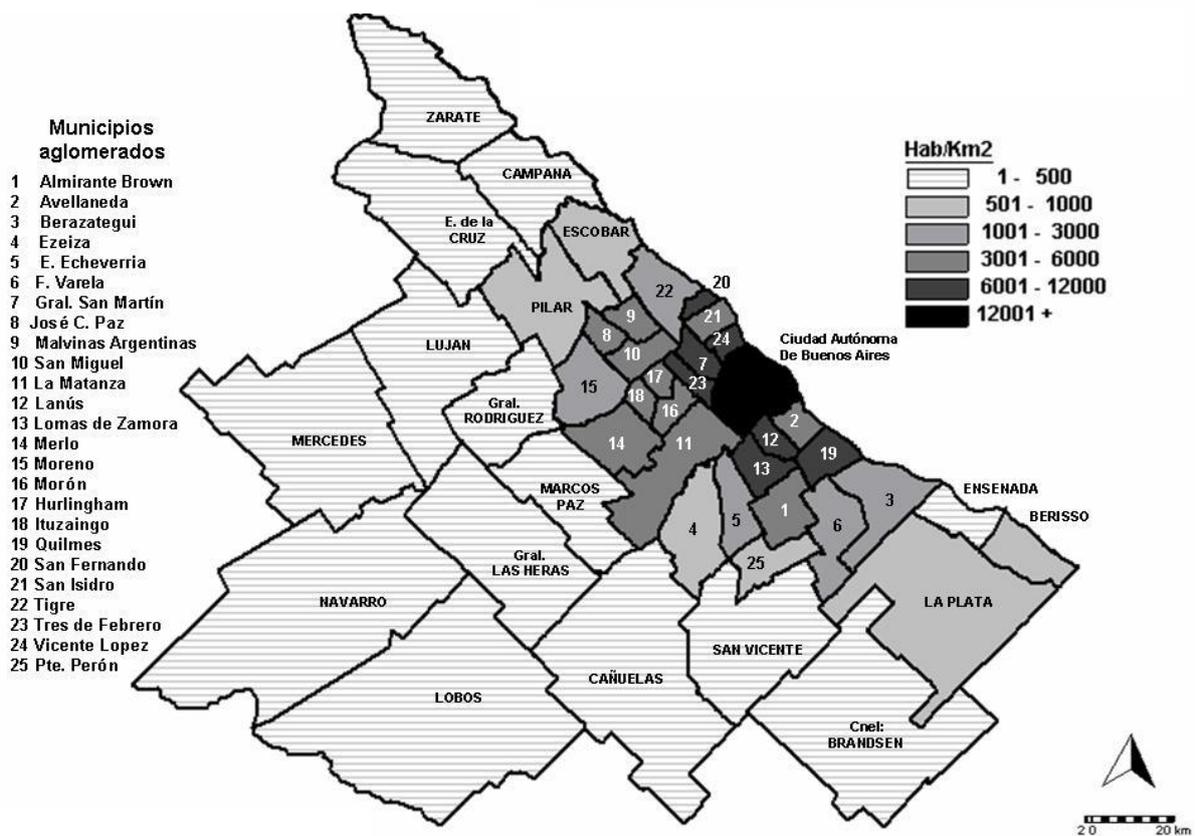
Fuente: Blanco y San Cristóbal, 2011, en Blanco, 2012.

Atinente a indicadores sociodemográficos metropolitanos, en las Figuras 2 y 3 pueden apreciarse los contrastes distritales relativos a densidad y a porcentual de hogares con necesidades básicas insatisfechas (%HNBI), según datos del último censo nacional de población y vivienda (2010). A ellos nos referiremos más adelante, para ponderar los datos distritales relativos a transporte alternativo.

Volviendo a los patrones de localización residencial polarizada, los mismos se asociaron también a pautas de movilidad polarizadas: unas con intensificación del uso del automóvil particular y otras con charters, vans y remises. Respecto de los últimos, objeto de este texto, aportaremos en esta oportunidad también información secundaria y algunos resultados alcanzados en trabajos previos (Kralich, 2008, 2013). Si bien dichas modalidades ya existían desde las décadas de 1930 y 1940 (como servicios colectivos contratados por empresas, los primeros, y los últimos prevalentemente para efectuar viajes de lujo o extraordinarios) es a partir de 1990 cuando pasan a compartir protagonismo con los modos masivos tradicionales, complementándolos.

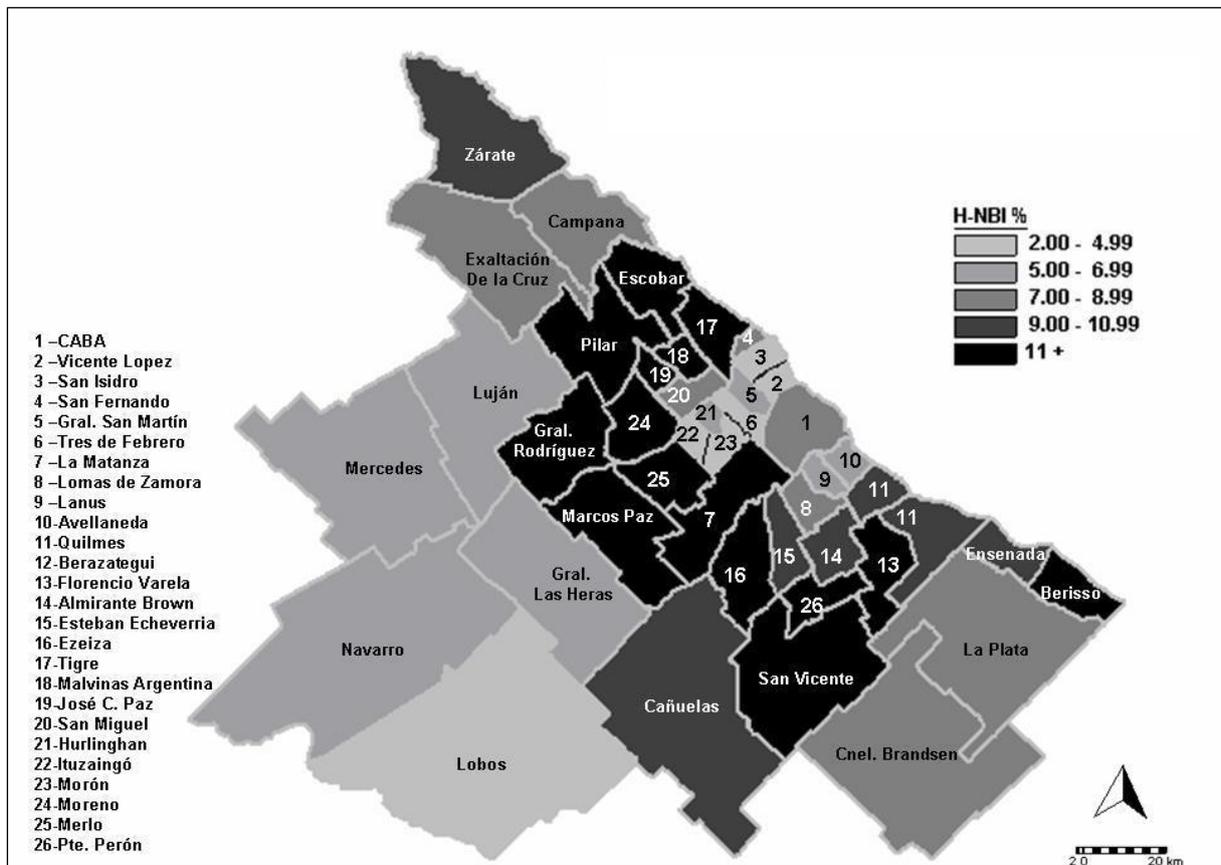
Amerita señalar al respecto la composición del sistema tradicional de transporte metropolitano, que como veremos más adelante en detalle, consta de modos terrestres masivos (buses, ferrocarriles en superficie y subterráneo-premetro (tranvía) y no masivos (principalmente taxis, modos alternativos), tratados en este artículo.

Figura 2. RMBA. Densidad demográfica por distrito (2010).



Fuente: INDEC, Censo 2010.

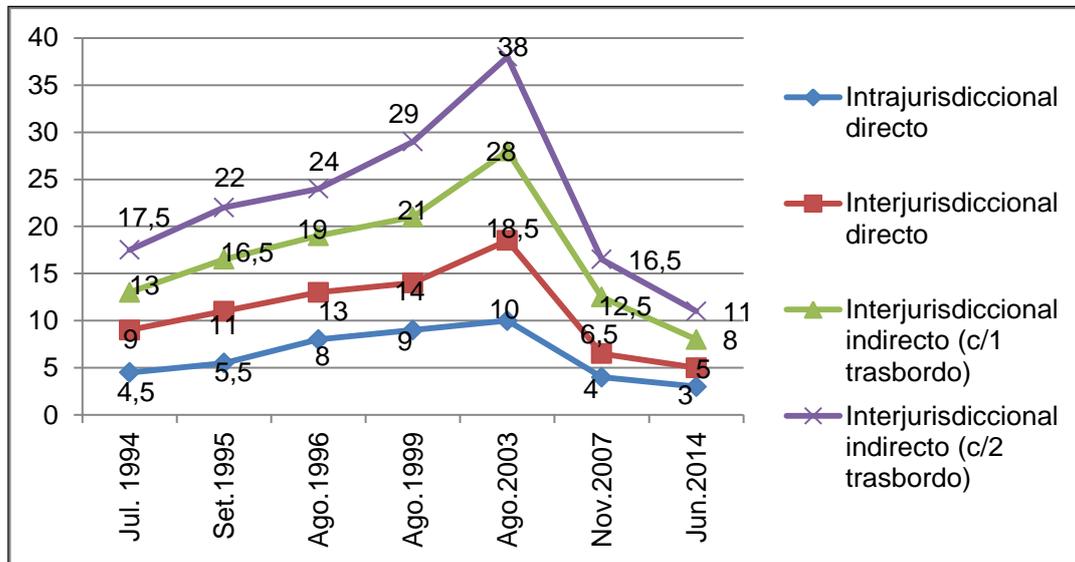
Figura 3. RMBA. Porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas.



Fuente: INDEC, Censo 2010.

En cuanto a su distribución territorial, la Figura 4 muestra los alcances de la red urbana nacional de transporte de pasajeros: ferrocarriles y buses interjurisdiccionales, entre la Ciudad de Buenos Aires (CABA) y los municipios metropolitanos. A ellos se suman los de jurisdicción provincial, que conectan dos o más municipios metropolitanos, sin ingresar en la CABA y los de la órbita local, con recorridos íntegramente dentro de un único distrito (cuyas cuantías diarias referiremos más adelante).

Al respecto es oportuno destacar que en la década de los 90 en que rigió una gestión de gobierno nacional de base neoliberal, las inversiones en infraestructura y servicios tendieron a profundizar su concentración preferentemente en las áreas de mayor nivel socioeconómico y/o densidad. Así se generaron, por un lado significativos contrastes en la accesibilidad geográfica y por el otro, una fuerte incidencia de los costos de transporte sobre los salarios mínimos (Kralich, 2015).

Figura 5. Incidencia porcentual del costo mensual del viaje al trabajo sobre ingresos mínimos.**Región Metropolitana de Buenos Aires. Período: 1994-2014.**

Fuente: Elaboración propia sobre datos en Kralich (2015).

Tras la crisis económica, política y social de mayor envergadura en la historia argentina, en el año 2002 el gobierno provisional implementó un congelamiento de tarifas de los servicios públicos. La medida apuntó a la contención de estallidos sociales y a paliar la caída del poder adquisitivo en general, y de la de los estratos más humildes en particular, tras la fuerte devaluación del peso argentino (de aproximadamente el 30%). También estableció el otorgamiento de subsidios a la oferta, para compensar los mayores costos de mantenimiento y operación de los prestadores. La medida, que fue novedosa para los operadores privados de buses, contempló asimismo el incremento de los subsidios vigentes para los modos guiados metropolitanos (concesionados a empresas privadas a mediados de los '90).

Esta política implicó transferencias económicas crecientes durante más de una década, manteniéndose, aún en un contexto de reactivación progresiva de la economía argentina. Dicha política comenzó a ser lentamente reestructurada a partir del año 2014.

De resultas, la accesibilidad económica evidenció importantes mejoras, pero el gasto en transporte continuó siendo alto para los grupos más vulnerables. Hacia 2010 los hogares de menores ingresos destinaban el 17% de sus ingresos a este rubro, versus el 6% de los mejor posicionados en la estructura social (Pérez, 2014). En suma, las inequidades persistieron, dando lugar a la emergencia de movibilidades vulnerables (Gutiérrez, 2009), ligadas a la degradación del transporte público y la accesibilidad.

2. Transformaciones contemporáneas en la movilidad cotidiana

Con vistas a ponderar transformaciones relevantes verificadas en la dinámica de la movilidad metropolitana diaria, procedimos a relacionar el número total de viajes metropolitanos, según datos oficiales para 1970 y 2007. De contrastarlos se advierte un aumento del 46% de los viajes que, frente a un crecimiento demográfico regional del 50% indica que -condicionados en parte por los procesos precipitados- este incremento no fue parejo, ni en su distribución inter e intra jurisdiccional, ni en su reparto modal. Por ejemplo los viajes en el distrito capitalino descendieron diez puntos, de 42% a 32%, mientras que la movilidad centrífuga -desde la Ciudad de Buenos Aires (CABA) hacia el conurbano- creció de 10% a 14% y la centrípeta mostró similar propensión, pasando de

10% a 13%. Atinente a los flujos intermunicipales, llegaron a mostrar una prioridad relativa, al subir su participación regional de 38% a 41%, en coherencia con la consolidación de nuevas polaridades metropolitanas (Kralich, 2015).

En cuanto a cambios modales, el dato principal remite al fuerte incremento del uso del automóvil, en contraste con el de los modos masivos, donde el crecimiento urbano disperso y la suburbanización de las elites verificados en las décadas recientes, han dejado su indudable impronta (Svampa, 2005; Vidal, 2014; Blanco, 2016). Como muestra el Cuadro 1, el automóvil pasó de cubrir el 15% de los viajes diarios en 1970, a casi el 36% en 1997. Y siguió en ascenso hasta superar el 40 % para 2007. En contraste, el uso de modos masivos cayó del 67% al 39 % en igual período. Esta tendencia deviene en una utilización crecientemente inequitativa del espacio público vial, a la par que agrava los índices de congestión y contaminación metropolitanas, particularmente en los accesos y áreas centrales de la región.

Cuadro 1. RMBA Evolución de la generación de viajes diarios por modo (1970-1997-2007).

Modo	1970	1997	2007	Incremento % de valores absolutos (1997-2007)	1970	1997	2007
	Valores absolutos				Valores relativos		
Medios masivos	11.782	9.696	10.135	4,5	67	43,7	39,4
Ómnibus	9.618	7.631	7.889	3,4	54,7	34,4	30,7
<i>Distrito Federal</i>	2.696	1.167	1.141	-2,2	15,3	5,3	4,4
<i>Suburbanas I</i>	4.427	3.439	3.601	4,7	25,2	15,5	14
<i>Suburbanas II</i>	160	108	91	-15,7	0,9	0,5	0,4
<i>Prov. y Municip.</i>	2.335	2.918	3.056	4,7	13,3	13,1	11,9
Ferrocarril	1.216	1.393	1.446	3,8	6,9	6,3	5,6
Subterráneo	948	672	800	19	5,4	3	3,1
Automóvil	2.681	7.950	10.398	30,8	15,2	35,8	40,4
Taxi, remise, charter	1.177	1.718	2.042	18,9	6,7	7,7	7,9
Moto, bicicleta	538	954	1.135	19	3,1	4,3	4,4
A pie	1.410	1.875	2.007	7	8	8,4	7,8
Total viajes	17.588	22.193	25.717	15,9	100	100	100
Habitantes	8.352	11.180	11.966	7			
Viajes/Habitantes	2,11	1,95	2,15	10,3			

Fuente: Elaboración propia con base a datos de Müller y Kralich (2009).

Sin embargo y no obstante su caída, los modos masivos conservaron relevancia, sobre todo en los barrios más densos, aunque con diversificada calidad de las prestaciones, dependiendo del corredor.

El mayor descenso se verificó en las líneas de buses con tarifas/km de media distancia (llamadas Suburbanas Grupo II, en contraste con la Suburbanas Grupo I, con tarifas/km de corta distancia), que en términos absolutos acusaron entre 1997 y 2007 una baja de 15,7%.

Una posible explicación remite al incremento del uso del automóvil y al de los viajes en chárters y combis. Respecto de los últimos, las cifras no muestran gran aumento en sus valores relativos. En cambio sí es notorio el de los valores absolutos, que crecen casi 19% en el lapso. Pero cabe señalar, no obstante, que la metodología

aplicada por la fuente oficial, dista de ser ideal, dado que los coloca en un mismo paquete, junto a remises y taxis.

La caída general de los modos masivos sobre el total de viajes metropolitanos se articula asimismo con los cambios cuali cuantitativos verificados en la morfología urbana y particularmente los relativos a la periurbanización (Abba, 2010:123-132), cuyo crecimiento a costa de bajas densidades, torna ineficiente la extensión de prestaciones de servicios masivos, profundizando las inequidades preexistentes.

En cuanto a las tasas de movilidad, la media de poco más de 2 viajes por habitante, calculada para 1970, que había sufrido un descenso en los 90, verifica un repunte en 2007 (Secretaría de Transporte, 2011). Sin embargo el incremento posterior a 1997 podría no estar representando una movilidad socialmente progresiva. Estaría en cambio disimulando la mayor frecuencia de viajes de unos grupos por sobre otros, solapando así posibles contrastes hipermovilidad / inmovilidad (Gutiérrez, 2009). Por añadidura, el guarismo nada dice sobre las condiciones bajo las cuales fueron concretados los viajes.

3. Génesis y consolidación del transporte alternativo

Como explicáramos en el glosario, nos referimos a transporte alternativo para indicar al que, en contraste con el transporte automotor ortodoxo (buses de línea y taxis), es prestado con buses, combis y vans, (traffic) precontratados (legales) o demandados espontáneamente (ilegales), pero también con automóviles de alquiler, de tipo sedán, sin taxímetro, que en nuestro país se denominan remises. Asimismo sus tarifas no están reguladas y en todas sus versiones ofrecen significativa proporción de ilegalidad, sea total o parcial.

La versión colectiva -más común para viajes de frecuencia cotidiana- se realiza con los primeros, en tanto que en general el uso del remise se asocia más con viajes ocasionales, individuales o de pequeños grupos. Atinente a su persistente crecimiento finalizando el siglo XX, en la hipótesis de este trabajo, pueden señalarse diversos factores concurrentes. Por un lado los de carácter socio económico, entre los que sobresalen políticas de apertura económica, desregulación y flexibilización laboral que, promediando los 90 produjeron una fuerte recesión y elevaron drásticamente los índices de desocupación. En este contexto la actividad se convirtió en una atrayente opción laboral para quienes resultaban expulsados del mercado laboral formal. Un hecho que se reitera en otros países de América Latina y de otros continentes (Gauthier et al, 2010; CAF, 2010; Espinosa et al, 2008; Cervero et al, 2007, etc.).

La metamorfosis de la estructura urbana, mencionada al inicio de nuestro artículo, fue otro factor coadyuvante. En particular debido al crecimiento extensivo de baja densidad, sin un correlato de apropiadas condiciones en la provisión de servicios urbanos, incluido el transporte público.

No fue menor la responsabilidad adjudicable al propio sistema de transporte público regular, sea por los de déficits de oferta y de calidad, sea por el peso de sus de tarifas respecto de los salarios vigentes (Gutiérrez, 2005; Gutiérrez et al, 2007; Kralich, 2008).

La combinación de estos y otros factores, disparó demandas y ofertas de transporte alternativo, obligando a las autoridades a la readecuación de las reglamentaciones respectivas. Tras lograrlo, no sin pasar por fuertes conflictos de intereses, muchos servicios normalizaron sus prestaciones. Sin embargo persistió un número importante operando bajo condiciones de ilegalidad o pseudo legalidad, generando niveles críticos de fricción con el transporte ortodoxo, en virtud de su implicada competencia desleal.

En el Cuadro 2 ofrecemos información oficial relativa a la autorización de servicios chárter, -bajo cuya denominación genérica, así como la de Servicios Urbanos Especiales (SUE) englobamos los servicios prestados con buses contratados, vans y combis-. Los datos involucran a 27 distritos metropolitanos, para los cuales complementamos guarismos relativos a otros dos indicadores. El objetivo del cuadro es relacionar el número de permisos y su evolución en el primer quinquenio del siglo XXI, con la distancia media al centro del aglomerado

y el porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (%HNBI), asimilable a estimación de pobreza relativa-, a fin de hallar posibles correspondencias entre los mismos.

Tras la lectura de los guarismos se aprecia que la cantidad total de permisos para operar chárteres creció de 301 en 2001, a 512 en 2007, llegando a más que cuadruplicarse en 2015, cuando llegó a la cifra de 1345. Incremento que obedece tanto al aumento de prestaciones, como al efecto de la regularización de servicios ilegales. Si bien no disponemos de datos que indiquen fehacientemente cuál es el peso de cada situación, una estimación para 2004 sostiene que la proporción de ilegalidad podría estar en el orden del 50% de los servicios habilitados (Gutiérrez, 2005).

Es por otra parte destacable el hecho de que las condiciones de ilegalidad no se distribuyen homogéneamente en el territorio, sino que están agudizadas en los sectores donde se asienta población de menores ingresos. En tales casos se corresponden con servicios que aunque más baratos, resultan de menor y hasta pésimas calidad (ibídem) y seguridad.

Los cambios en la distribución distrital de las habilitaciones para el lapso considerado permiten, no obstante las limitaciones del registro, constatar algunas tendencias sugerentes.

Cuadro 2. Servicios Urbanos Especiales (SUE): N° de permisos 2001-2015, distancia estimada al centro y % de Hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (HNBI).

Distrito	N° de servicios			% sobre el total			Distancia al centro -km- (*)	%HNBI 2001-2010 (**)
	2001	2007	2015	2001	2007	2015		
CABA	1	1	20	0,3	0,2	1,5	0-10	6
A. Brown	12	132	380	4	25,8	28,3	25	13,4
Berazategui	7	7	8	2,3	1,4	0,6	28	13,5
E.Echeverría	20	26	167	6,6	5,1	12,4	32	14,1
Ezeiza	1	1	18	0,3	0,2	1,3	32	18,3
F. Varela	14	14	14	4,7	2,7	1	35	21,9
San Martín	2	2	2	0,7	0,4	0,1	20	8,8
Hurlingham	12	12	29	4	2,3	2,2	22	9
Ituzaingó	13	16	101	4,3	3,1	7,5	22	7,1
J.C. Paz	2	2	2	0,7	0,4	0,1	37	17,5
L.de Zamora	16	22	s/d	5,3	4,3	s/d	17	11,5
La Matanza	19	20	48	6,3	3,9	3,6	27	14,4
Merlo	5	5	47	1,7	1	3,5	33	15,7
Moreno	4	7	14	1,3	1,4	1	45	17,5
Morón	19	19	82	6,3	3,7	6,1	22	5,2
Quilmes	6	9	17	2	1,8	1,6	20	12
S. Fernando	9	15	21	3	2,9	1,3	25	11,1
San Isidro	71	77	109	23,6	15	8,1	21	5,4
Tigre	18	42	58	6	8,2	4,3	28	14,5
Cañuelas	1	16	34	0,3	3,1	2,5	65	11,7
Escobar	3	3	3	1	0,6	0,2	60	9,4
G.Rodríguez	2	2	2	0,7	0,4	0,1	58	16,9
La Plata	4	4	9	1,3	0,8	0,7	57	15,5
Pilar	6	6	8	2	1,2	0,6	55	15,3
Lobos	21	39	115	7	7,6	8,6	99	7,1
Mercedes	11	11	11	3,7	2,1	0,8	95	12,1
Zárate	2	2	26	0,7	0,4	1,9	99	6,4
Totales	302	512	1.345	100	100	100		

Fuente: Elaborado con base a datos de Kralich et al (2008); CNRT, 2015 e INDEC, Censos 2001 y 2010.

* El km 0 es un monolito que simboliza el punto inicial de la red de carreteras argentinas. Se encuentra ubicado en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires en la Plaza de los dos Congresos.

**Promediamos los %HNBI entre 2001 y 2010 para poder cubrir con un único valor el lapso considerado.

Del análisis distrital destacan algunos casos significativos. Tal el caso de San Isidro, en el norte de la región, concentrando la mayor cantidad relativa de permisos hacia el año 2001. Ello indica que este modo se constituía en una opción relevante para sectores de ingresos medios y medios altos, dispuestos a pagar mayores tarifas a cambio de mayor confort, rapidez, previsibilidad y seguridad, en un contexto de degradación del transporte público. Considérese asimismo que San Isidro, amén de ser un distrito con bajo índice de pobreza, ofrece en general muy buenas condiciones de accesibilidad (Kralich, 2002).

Cabe señalar que durante la primera década del siglo XXI se observó el aumento del número de habilitaciones en distritos cuya población acusa situaciones económicas más heterogéneas: donde la pobreza (medida según el %HNBI) supera a la media del conjunto y donde además se verifican las peores condiciones de accesibilidad de la metrópolis. Así, el municipio de Almirante Brown, al sudoeste de la metrópolis, destaca entre los que muestran mayor crecimiento de permisos: del 4% del total en 2001, a algo más del 25% en 2007 y 28% en 2015. Similar es el caso de Esteban Echeverría, también al SO de la región, que entre 2001 y 2008 había octuplicado sus habilitaciones y que en 2015 concentró más del 12% de los permisos totales. Es de resaltar que amén de su relativamente alto %HNBI, este distrito está entre los que ofrecen peores condiciones de accesibilidad, junto a Florencio Varela, Moreno y La Matanza respectivamente (Strifezzo, 2011).

Por otra parte, el aumento de la demanda de Servicios Urbanos Especiales (SUE) en distritos con promedio de %HNBI más bajos, indicaría su uso tanto por parte de grupos de clase medio-baja, como de medio-alta. Mientras que para los primeros es una alternativa al déficit de transporte masivo, los segundos lo preferirían frente al alto costo de viajar a diario en automóvil, o a las incomodidades de hacerlo en transporte masivo. Así lo demuestra el importante aumento absoluto de las habilitaciones en los municipios de Morón, Ituzaingó y San Isidro, con los menores índices de pobreza. En el caso de Lobos, los usuarios de clases medias testimoniaron elegir este modo como el más apto en tiempo/costo/comfort, para cubrir la distancia de casi 100 km que los separa del centro. Nos fue posible corroborar estos asertos en terminales del área central, mediante entrevistas a usuarios procedentes de esos y otros distritos metropolitanos.

En apoyo de nuestra hipótesis se puede observar en el Cuadro 2, que el modo alternativo contratado legalmente no muestra incidencia importante en los municipios con altos índices de vulnerabilidad socioeconómica (v.g. Florencio Varela, Ezeiza, José C. Paz, Moreno, Merlo, Gral. Rodríguez, La Plata, y Pilar). Sin embargo, respecto de algunos de ellos es posible esgrimir otras explicaciones, a partir de la interpretación de las estrategias de movilidad puestas de manifiesto por sus habitantes. Florencio Varela es desde hace décadas uno de los distritos más generadores de servicios ilegales, tanto en sus versiones SUE (combi y chárter), como con líneas de colectivos truchos. Basta con visitar en la hora pico vespertina los alrededores de algunos centros de trasbordo capitalinos (vg. Constitución, Once) para advertir sus paradas y las filas que centenares de trabajadores hacen para acceder a los mismos. El distrito de Lomas de Zamora también replica estos ejemplos (con una de sus zonas críticas en el entorno de Puente La Noria, sobre el límite sudoeste de la Ciudad de Buenos Aires).

Otro caso interesante lo constituye el municipio de La Matanza, en el oeste del aglomerado, el cual – según resultados de otro trabajo (Kralich, 2013) – reitera, en algunas de sus localidades con mayores índices de pobreza (Gregorio de Laferrere, González Catán o Virrey del Pino), una notable proliferación de servicios alternativos ilegales. La Figura 6 ilustra sobre, al menos una de las causas de dicha problemática, en el cartografiado de la población residente, según la distancia a la red de transporte público automotor. Por añadidura, según las conclusiones de aquél estudio, las zonas más distantes a la red coinciden con aquéllas donde se verifica la mayor proliferación de servicios ilegales. En suma, señalando cómo las peores condiciones de accesibilidad coinciden con la presencia de servicios de transporte ilegal.

Figura 6. Municipio de La Matanza. Distribución demográfica, según distancia a la red de autotransporte público regular.



Fuentes: INDEC, Censo 2010 y Secretaría de Transporte de la Nación, 2011 (en Kralich, 2013).

Por añadidura amerita comentar sobre otros ejemplos de transporte alternativo que, mientras duraron, lograron resolver problemas de movilidad de larga data en esas poblaciones. Uno de ellos se localiza en la localidad de Cuartel V, municipio de Moreno, al oeste del aglomerado. Allí se registra una experiencia pionera de prestación vecinal cuya génesis se remonta a fines de los años 80 (Zanca, 2011), conocida como cooperativa El Colmenar, surgida ante a la falta de respuesta oficial a los reclamos de déficit de transporte. Poco después y emulando a aquella, se crea la Mutual Primavera, en otro municipio suburbano: José C. Paz, ubicado en el borde noroeste del aglomerado (Cfr. Figura 2). Esta última nació tras los coletazos de la crisis de 2001-2002, ante el cierre de la única línea municipal que servía la zona. Sin embargo, aunque la organización sigue prestando otros servicios comunitarios hasta el presente, sus tres unidades apenas alcanzaron a prestar servicios de transporte durante un trimestre, durante el año 2002. Esta breve existencia se explica por los violentos choques entre la Mutual, empresarios de autotransporte regular y autoridades que, en su respaldo, procedían al secuestro de los vehículos. Por su parte, la cooperativa de transporte El Colmenar dejó de funcionar en el año 2009, tras haber sufrido el boicot de la empresa de autotransporte regular “La Perlita S.A.” que sirve formalmente el área, en connivencia con funcionarios del municipio.

Estos casos ilustran procesos en los cuales demandas que no lograron solucionarse por las vías formales, lo hicieron gracias a la movilización y auto-organización vecinal. Asimismo permiten hacer visibles otros factores que profundizan las condiciones de desigualdad e indefensión de estas poblaciones. Entramados de poder que, ante la ausencia o connivencia del Estado, ahogan las posibilidades de emergencia o consolidación de otras formas de organización social con potencial para garantizar el derecho a la movilidad. Cabe señalar, por último, que en virtud de sus especiales características, estas formas de organizar socialmente la prestación de servicios

de transporte –mutuales o cooperativas- no son consideradas como “servicio público”, lo cual tiene algunas implicancias que profundizan sus desventajas frente a los así clasificados.

Por un lado, su control no es potestad de ninguna de las Secretarías de Transporte (nacional, provincial o local), sino del Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social (Turco, 2011: 44). Pero lo más importante es que no aplican como organizaciones beneficiarias de subsidios estatales lo cual atenta contra la competitividad y equidad en las condiciones de su prestación. Estas experiencias han constituido, aunque tal vez parcial y perfectiblemente, una solución a problemas de movilidad para sectores vulnerables y su devenir sugiere algunos desafíos. Entre ellos, la construcción de una institucionalidad con la suficiente capacidad adaptativa para acompañar procesos que operan a favor de construir mayores grados de equidad social.

4. Conclusiones

A lo largo del trabajo dimos cuenta de los cambios recientes en la movilidad urbana, focalizando nuestra presentación en la emergencia y consolidación de los modos de transporte alternativos al esquema ortodoxo; en particular respecto de las opciones chárter-combi-van, en tanto es mediante dichas formas que -con énfasis a partir de los 90s- la población trabajadora comienza a elegir viajar cuando los modos de transporte urbano tradicionales no dan respuesta a sus necesidades de movilidad.

Como hemos visto, tanto sus características como sus tendencias de desarrollo a lo largo del período analizado, visibilizan -aún con las rigideces metodológicas de que adolecen los datos oficiales-, procesos de construcción y fortalecimiento de movibilidades estratificadas. Las mismas ponen de manifiesto el desarrollo de ofertas diferenciadas según el grupo social prevalentemente demandante, donde los mejor posicionados en la estructura social pueden acceder, en cuanto a calidad y confort, a mejores condiciones de traslado y en el extremo contrario, los más vulnerables suelen constituir demandas cautivas de los modos más degradados (sean alternativos o formales).

La emergencia de nuevas formas de organización social para solucionar los déficits en la prestación de servicios de transporte no satisfechos por las vías institucionales vigentes –tales como las experiencias de El Colmenar o la Mutual Primavera- encuentran serias dificultades para consolidarse y eventualmente expandirse como alternativa de valor social, económico y gestionario significativo. En nuestra opinión representan valiosas experiencias a considerar, frente a las deficiencias del sistema actual, cuando dada la falta de interés del empresariado formal por demandas marginales, numerosos barrios resultan desatendidos o deficitariamente atendidos. Una alternativa resolutive para estos casos, entendemos podría hallarse en la licitación de paquetes en los que las empresas califiquen para operar conjuntamente sobre rutas rentables y otras que no lo sean, compensando así los mayores ingresos deparados por las primeras, con los menores de las últimas.

Estos rasgos de la movilidad metropolitana, vislumbrados a lo largo del trabajo nos llevan a plantear, concluyendo, un conjunto de preguntas tales como: ¿cuáles son los principales factores que operan a favor de los procesos de fragmentación señalados?; ¿en qué medida la ausencia de una mirada atenta a los cambios en la movilidad urbana y en consecuencia, la falta de planificación sobre la misma, juegan un rol central?; ¿qué lugar ocupa la falta de democratización de los procesos de toma de decisiones en el campo del transporte y la movilidad? Estos son algunos de los interrogantes que dejamos abiertos con vistas a futuras investigaciones, convencidas de que, para aportar a la transformación positiva de nuestras sociedades, será precisa una mayor flexibilidad a la hora de reglamentar, así como un mayor y más profundo conocimiento, para una planificación necesariamente más inclusiva.

Agradecimientos

Las autoras agradecemos la colaboración del Arq. Pablo Maestrojuán en el diseño digital de cartografía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abba, A. (2010) *Metrópolis argentinas. Agenda política, institucionalidad y gestión de las aglomeraciones urbanas interjurisdiccionales*, Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Ainstein, L., Kralich, S., Guevara, T. y Villademigo, J. (2012) “Una modelización comparada relativa a Grandes Aglomerados Compactos y Grandes Aglomeraciones Difusas”, en L. Ainstein, (Comp.) *Estructuración Urbana, Institucionalidad y Sustentabilidad de Ciudades Metropolitanas y Regiones Difusas*, Buenos Aires: EUDEBA, pp.33-75.
- Ascher, F. (2004) *Los Nuevos principios del urbanismo*, Madrid: Alianza.
- Blanco, J. (2007) La red de autopistas en Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de un caso: el Acceso Norte ramal Pilar. Tesis Magister, Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras.
- _____ (2012) “Políticas ferroviarias e impactos socioterritoriales: El caso de La RMBA” En: Cerasoli, Mario. *Politiche ferroviarie, modelli di mobilità e territorio. Le ferrovie italiane nell'epoca della pseudo-liberalizzazione*, pp. 152-165. Università Roma Tre, Aracne.
- _____ (2016) “Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil – intensive”, *Transporte y Territorio* N° 15. Buenos Aires, Universidad, Instituto de Geografía, pp. 96-113 <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/2852/2475>.
- Bril Mascarenhas, T. y Post, A. (2012) “Broad-Based Consumer Subsidies as “Policy Traps”: The Case of Utilities Subsidies in Post-Crisis Argentina”. Annual Conf.of American Political Science Assoc. pp.1-40. https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2107398.
- Burchell, R. W., Anthony D., McCann, B. and Sahan, M. (2005) *Sprawl costs: economic impacts of unchecked development*, Washington DC: Island Press.
- CAF. Corporacion Andina de Fomento (2010) Observatorio de movilidad urbana para America Latina. Bogotá.
- Cervero, R. y Golub, A. (2007) “Informal transport. A global perspective”, *Transport Policy* vol.14 no.6, pp. 445-457. New York.
- Ciccolella, P. (2014) *Metrópolis Latinoamericanas: más allá de la globalización*, Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Davis, M. (2006) *Planet of Slums*, London-New York: Verso.
- De Mattos, C. (2002) “Mercado metropolitano de trabajo y desigualdades sociales en el Gran Santiago: ¿Una ciudad dual?” *Eure*, vol. 28, nº85, Santiago, pp.51-70.
- Figueroa, O. (2005) “Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina” *Eure*, vol.31, nº 94, Santiago, pp.41-53.
- Gauthier A. y Weinstock A. (2010) “África: Transforming paratransit into BRT”, *Built Environment*, vol.36 no.8. pp. 317-327. Cape Town.
- Gutiérrez, A. (2005) “Transporte público y exclusión social. Reflexiones para una discusión en Latinoamérica tras la década del '90”. XII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU), octubre, Lima.

_____ (2009) “Movilidad o Inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos”. XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU), marzo, Buenos Aires.

INDEC. Instituto Nacional de Estadística y Censos. Censos Nacionales de Población 2001 y 2010. Buenos Aires.

Kralich, S. (2002) “La ecuación más privado menos estatal: quiénes ganan y quiénes pierden. El caso del servicio de transporte público en el Gran Buenos Aires”, *EURE*, vol. 28 N° 84, Santiago, pp. 85-101.

_____ (2008) “Acerca del impacto de la opción remise en la movilidad ciudadana”. XXI Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires, Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires, 10-12 septiembre, Buenos Aires.

_____ (2012) Sobre aglomerados en expansión: algunas precisiones conceptuales y su aplicación al caso de Buenos Aires. En: Ainsten, Luis (comp.). Estructuración Urbana, Institucionalidad y Sustentabilidad de Ciudades Metropolitanas y Regiones Difusas. Miradas comparadas sobre Buenos Aires / Londres / Los Ángeles / París / Tokio y Toronto. Buenos Aires, EUDEBA, abril. pp. 79 /119.

_____ -Coord.- (2013) Estudio de movilidad y transporte en zonas con déficit de accesibilidad en el Municipio de La Matanza, Provincia de Buenos Aires. San Justo-Buenos Aires, inéd.

_____ (2015) “Acerca de la movilidad cotidiana. El caso de Buenos Aires Metropolitana”, en Organización de Estados Iberoamericanos (OEI). En: *Horizontes y Desafíos Estratégicos para la Ciencia en Iberoamérica*, OEI: Buenos Aires, pp. 409-421.

Kralich S. y Gutiérrez A., (2007), “Más allá de la informalidad en el transporte de pasajeros: reflexiones sobre los servicios de charters en la RMBA”. *Laboratorio*, año VIII, n° 20, Buenos Aires, Universidad, FCS, pp. 51/7. <http://laboratorio.fsoc.uba.ar/textos/lavbo20.pdf>.

Müller, A., Kralich, S. (2009) “Movilidad y cambios socio-económicos: El caso de la RMBA en las tres últimas décadas”, 12p. Memorias XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLAPTU), marzo 2009, Buenos Aires.

Pérez, V. (2013) Estallidos de hostilidad en el transporte ferroviario de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires, 2002-2010. Tesis doctoral. Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Sociales.

_____ (2014) “Viajar en la Ciudad. Movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires”. *Argumentos*, N°16, Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, pp.315-343.

Prevot Schapira, M. F. (2002) “Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades”, *Eure* vol.28, n.85, Santiago, pp.31-50.

Sassen, S. (2007) *Una sociología de la globalización*, Buenos Aires: Katz.

_____ (2011) *Cities in a world economy*, Thousand Oaks, California: Pine Forge Press.

Secretaría de Transporte de la Nación (2011) Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA). Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios: Buenos Aires. <http://uecmovilidad.gob.ar/category/publicaciones/estudios/>

Strifezzo, F. (2011) “Viajar en la Gran Ciudad”, *Revista La Gran Ciudad* n° 6, Buenos Aires: Fundación Metropolitana, pp.8-44.

Svampa, M. (2005) *La sociedad excluyente: la Argentina bajo el signo del neoliberalismo*, Buenos Aires: Taurus, 352 p.

Turco, N. (2011) “La importancia de la información”, *Revista La Gran Ciudad* n° 6, pp. 19-47.

Vidal Koppmann, S. (2014) *Countries y barrios cerrados. Mutaciones socio-territoriales de la región metropolitana de Buenos Aires*. Buenos Aires: IMHICIHU-CONICET.

Zanca, R.E. (2011) “Movilidad urbana y cotidianeidad ascendente: estrategias educativas para el empoderamiento del transporte comunitario”, *Revista Transporte y Territorio* N° 4, Buenos Aires, Universidad, Instituto de Geografía. pp. 10-28. Disponible en <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/254/232>

GLOSARIO

Transporte alternativo: En este trabajo llamamos así a los servicios de transporte automotor de pasajeros que, de manera legal (precontratados) o ilegal (cubriendo demandas espontáneas, sin habilitación), operan en paralelo a los modos tradicionales, sean urbanos (a los que se refiere este texto) o interurbanos. Se diferencian del transporte regular en que sólo llevan pasajeros sentados y en que sus tarifas/km son mayores que las de aquél y no están reguladas. Formalmente se los denomina Servicios de Oferta Libre (SOL) y Servicios Urbanos Especiales (SUE).

Operan con unidades colectivas de diverso porte, que oscilan entre 10 y 45 asientos (traffic, van –combis- y ómnibus –chàrters-) preferentemente utilizados para concretar viajes cotidianos, del tipo hogar-trabajo. Su habilitación y control dependen de la jurisdiccionalidad de sus rutas. Es nacional si transponen límites mayores (Provincia, Ciudad Autónoma de Buenos Aires –CABA-), es provincial si transponen límites menores (Municipios) y es local cuando el servicio transcurre dentro de un único distrito.

La versión remise opera con automóviles de tipo sedán, con capacidad promedio para 3 pasajeros y es usada para realizar viajes puerta a puerta, preferentemente de tipo ocasional. Su operatoria es similar a la del taxi, pero no cuentan con reloj medidor (taxímetro). Otro dato es que se mimetizan con los automóviles particulares, por lo que su control en la vía pública se dificulta. Los servicios se piden telefónicamente o en forma directa en el local respectivo, donde se pacta su costo, que normalmente remite a una tabla costo-km. La incumbencia jurisdiccional es la del gobierno local en el que se asienta la agencia respectiva, independientemente de los recorridos realizados.