

XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2017.

LA MOVILIDAD METROPOLITANA, ESPEJO DE CAMBIOS SOCIO TERRITORIALES. EL CASO DE BUENOS AIRES.

Susana Kralich.

Cita:

Susana Kralich (2017). *LA MOVILIDAD METROPOLITANA, ESPEJO DE CAMBIOS SOCIO TERRITORIALES. EL CASO DE BUENOS AIRES. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/270>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

**LA MOVILIDAD METROPOLITANA, ESPEJO DE CAMBIOS SOCIO TERRITORIALES.
EL CASO DE BUENOS AIRES**

Susana Kralich - CONICET – UBA – FFYL
Inst. de Geografía "R. Ardissonne". Programa Transporte y Territorio.
Buenos Aires, Argentina
skralich@educ.ar

Resumen

En la interfase del cambio de siglo, significativos cambios afectaron a las ciudades y metrópolis de la región, incluida su creciente dualización socioeconómica y el paso desde el formato compacto al extenso, discontinuo y pluri jurisdiccional.

Con referencia a ello, la ponencia busca demostrar, sobre el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires, cómo los cambios producidos -incluidos los vinculados a las oscilaciones de signo político- han tenido su correlato y con qué consecuencias sobre la movilidad cotidiana.

El sostén empírico del trabajo remite, para determinados cortes de los casi 50 años abarcados, al manejo de datos oficiales y privados, primarios y secundarios, generados a partir de la década del '70, hasta nuestros días.

Como conclusión y tras una somera descripción de las dinámicas demográficas, de urbanización y políticas con impacto sobre la movilidad cotidiana, se plantean algunas reflexiones, con vistas a aportar a una lectura que integre hechos y perspectivas futuras para una metrópolis que, a la par de seguir creciendo y complejizándose, reitera la inequidad y la exclusión.

1. A modo introductorio: principales mutaciones recientes

La literatura referida al estudio de grandes aglomerados da cuenta de que durante el último tercio del siglo XX, la metrópolis tal como la conocimos tipificando la era industrial: compacta y con bordes bien delineados, ha mutado a extensa, discontinua y socialmente excluyente.

A partir de la última dictadura en 1976 y con gran énfasis en los años '90, se impuso un modelo económico mediante la aplicación de políticas de libre mercado, privatización y desregulación, con graves consecuencias sobre las industrias locales y el empleo. Articulado a lo anterior, durante las gestiones de corte conservador (gobiernos de facto en los '70 y *menemato* en los '90) se verifica la retirada, debilitamiento o pasividad del Estado, abandonando espacios reapropiados por actores privados. Los gobiernos siguientes coexistieron con estos relevantes cambios (1999-2001); y desde 2002 –con la declaración de emergencia económica tras los graves sucesos de diciembre de 2001 y la devaluación monetaria- determinaron la implementación de políticas de subsidios a algunos servicios públicos, entre los cuales destacó el transporte. A partir de 2003 y durante más de una década, dichos subsidios no solo se conservaron, sino que se incrementaron fuertemente, a la vez que el rumbo viraba retornando a la posición estatista. En contraste, la actual gestión (2015/19), que -al momento de redactar este artículo, tras año y medio de asumida-, viene concretando políticas de neto corte neoliberal.

En cuanto a urbanización, a la par que cundió el desarrollo de nuevas tecnologías de información y comunicación -TICs-, se extendieron los bordes metropolitanos, en un nítido proceso de dualización social, con brechas inter clase nunca antes registradas. Vinculado a esta dinámica y en particular a la peri urbanización de los grupos más acomodados, se elevó desproporcionadamente el protagonismo del automóvil particular en la movilidad cotidiana, y en general del uso del autotransporte (ENMODO, 2009), más flexible y sin requerimientos de inversión en infraestructura exclusiva, aunque con menor eficiencia energética y de uso del espacio público (Figueroa, 2005; Blanco, 2007; Dmuchowsky y Velázquez, 2015). Colaboró con este proceso el importante gasto en obra pública verificado a fines del siglo XX, dirigido a la construcción de autopistas metropolitanas (de la mano del desarrollo de urbanizaciones periféricas), sumando a un proceso cuyos impactos negativos incluyen deterioro medioambiental, congestión y contaminación aérea y sonora, especialmente en zonas centrales, vías troncales y en los principales nodos metropolitanos.

Otro punto significativo es el surgimiento y reproducción de servicios alternativos al sistema ortodoxo de transporte urbano de pasajeros (denominados localmente *chárter*s, *combis* y *remises*). De resultados del deterioro de las prestaciones tradicionales, la inaccesibilidad (geográfica, horaria, económica, social, etc.) y el incremento de la violencia urbana, de la que se nutre una floreciente cultura de la inseguridad. Asimismo por el impacto de los procesos de flexibilización laboral y el aumento del desempleo que caracterizaron a la década del 90¹. La *tercerización* y el *cuentapropismo* laboral se encuentran por otra parte, en la raíz de su notable incidencia de ilegalidad y pseudolegalidad (Kralich y Gutiérrez, 2007; Kralich, 2008; Kralich y Pérez, 2016). Aunque ya existían en las décadas del '30 y '40, como servicios contratados por empresas –los primeros-, o viajes de lujo o excepcionales –los últimos-, en la segunda mitad de los 90 pasan a tener un protagonismo creciente en la movilidad diaria.

En lo que respecta a los niveles de decisión, las inversiones en infraestructura y servicios se concentran con preferencia en las áreas de mayor nivel socioeconómico y/o densidad. Así resultan significativos los contrastes en la accesibilidad departamental, y la fuerte incidencia de los costos de transporte sobre los salarios de los sectores más vulnerables, en especial de los que requieren transbordar (Kralich, 2012a).

2. Metamorfosis de los flujos cotidianos

Para ponderar la evolución reciente de los flujos cotidianos metropolitanos a partir de fuentes oficiales, disponemos de las publicaciones de 1970 y 2006/7 (EPTRM², Arg., SETOP, 1972 e INTRUPUBA/ENMODO³ Arg. Min. Plan., 2007/9 respectivamente). Sin embargo las mismas presentan el inconveniente de su heterogeneidad metodológica. Aunque las estadísticas brindadas proceden en ambos casos de la realización de encuestas de origen y destino, las de 1970 fueron domiciliarias e incluyeron la cobertura de la totalidad de los modos públicos y privados; en cambio en la INTRUPUBA (2006/7) registró solamente a usuarios de modos masivos, demandando la realización

¹ Gravitaron en la proliferación de estos modos la combinación de comodidad (viajes puerta a puerta), costo relativo (el *remise*, al igual que el taxi, se abona por viaje y no por pasajero y el *charter* compensa su mayor tarifa con comodidad, puntualidad y eliminación de trasbordos) y seguridad (eludiendo paradas intermedias, esperas, caminatas y trasbordos -característicos del transporte masivo- reducen la exposición a ilícitos).

² Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires.

³ Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (2007/9) y Encuesta de Movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Buenos Aires (2009).

de un segundo estudio complementario, la ENMODO. Asimismo la INTRUPUBA restringió la investigación a 27 de los 43 municipios metropolitanos, omitiendo por ende la cobertura de valiosa información sobre movilidades periurbanas, de singular peso en las últimas décadas en la región. Adicionalmente cabe señalar que, aún con sus diferencias, una y otra medición se basan en una metodología ortodoxa, en cuanto a que su diseño capta solo parcialmente la dinámica a estudiar: los desplazamientos efectivamente realizados, por modo.

Esto implica la exclusión del registro de todos aquéllos viajes que, aunque necesaria su realización, no se consuman debido a obstáculos de diversa índole, que amerita identificar, y también de aquellos realizados utilizando modos no tradicionales. Bicicletas, carros a tracción a sangre, *skates*, y transporte automotor alternativo, entre otros. Unos y otros componen las movilidades “oscuras”, aquéllas que brillan por su ausencia en los registros tradicionales.

Nuevos aportes teórico-metodológicos llaman la atención sobre estas omisiones (Miralles y Cebollada, 2003; Flamm et al, 2006; Gutiérrez, 2009; Blanco, 2010; etc.) y por ende, sobre la necesidad de un *aggiornamento* conceptual metodológico. Especialmente en países donde el peso de la población vulnerable exige a planificadores y decisores la búsqueda de paliativos a la exclusión existente.

Aclaradas estas cuestiones, pasamos a nuestro análisis sobre los principales cambios verificados en la movilidad, comparando el monto de los flujos entre y dentro de grandes sectores jurisdiccionales (Capital Federal y municipios metropolitanos) en el lapso de aproximadamente cuatro décadas.

De la comparación cuantitativa entre los valores publicados para 1970 y 2006/7 (expandida a estimar la totalidad de los viajes), y con las salvedades señaladas, surge en primer lugar, un aumento del 46 % en los flujos totales (17,6 millones en 1970, y 25,7 para el 2006/7), mientras que en el mismo lapso la población metropolitana creció un 50 % (de 8,4 a 12 millones). Sin embargo, tal incremento de los viajes, presenta significativos cambios en la distribución intra e interjurisdiccional (Figura 1). Por ejemplo, los producidos al interior del distrito capitalino descienden en el lapso, de 42 a 32%. En cambio los restantes pares de orígenes y destinos verifican incrementos. Desde la Capital hacia los municipios metropolitanos (centrífugos) crecen de 10 a 14%, en tanto que los inversos (centrípetos) trepan de 10 a 13%. Otra tendencia destacable es que los flujos entre municipios pasan a tener prioridad relativa en la región, elevándose de 38 a 41%, acorde con la consolidación de nuevas polaridades metropolitanas.

Se puede constatar asimismo, sobre todo en algunos tramos troncales, la **homogeneización de los desplazamientos, que se mantienen abundantes prácticamente a toda hora y en todo sentido**, aunque persistiendo los máximos en las horas punta. Esto último -sobre todo en contraste con los datos de los 70- se explicaría tanto por la mayor movilidad de los grupos más acomodados (asociada a la más alta participación del automóvil), como a los cambios vinculados a la difusión de las nuevas tecnologías de información y comunicación -TIC's- (Zajac, 2017).

A propósito del fuerte **incremento de la automovilidad**⁴, la misma se produce en paralelo con otro indicador desalentador: la pérdida sufrida por los modos masivos. Sin embargo, aunque pasan de cubrir dos tercios de los viajes cotidianos en 1970, a poco menos del 40% en el 2006/7 (Müller et al, 2009), conservan su relevancia, sobre todo en los barrios más densos, destacando la diversa calidad de

⁴ Este modo pasa de absorber del 15% al 36% de los viajes metropolitanos totales en el lapso 1970-97 (BS. AS. -FADU, 1999), hasta trepar al 40% para el corte 2006/7 (Müller et al, 2009).

las prestaciones, según el sector. Otra tendencia que va de la mano de los cambios cuali-cuantitativos verificados en la morfología urbana y en particular los relativos a la peri urbanización incrementada a costa de bajas densidades, torna ineficiente la prestación de servicios masivos, profundizando las inequidades preexistentes.

Justamente, es de destacar el fenómeno del incremento de viajes utilizando **modos no ortodoxos** de transporte, estudiado en investigaciones previas (Kralich et al, 2007, Kralich, 2008, Pérez et al, 2017, etc.). Su característica más notable remite a sus altos índices de clandestinidad y la amplitud socioeconómica del espectro de usuarios, inversamente correlacionados.

En su versión colectiva, más utilizada para concretar viajes cotidianos, se utilizan ómnibus *charter* y *combis*. En cambio para traslados predominantemente ocasionales, se ha ido consolidando el uso de autos de alquiler, sin taxímetro (*remises*). El crecimiento de unos y otros, sin ser muy alto en términos absolutos, alcanza niveles críticos de fricción con los operadores regulares, debido a la competencia desleal que implican sus altos índices de ilegalidad, en especial en ciertos corredores. La explicación apunta no sólo a demandas insatisfechas (cualitativas o cuantitativas, según el área), sino también a fuertes niveles de desempleo, con lo que dichos servicios pasan a constituir una importante opción laboral. La combinación de éstos y otros factores dispararon demandas y ofertas, obligando a mediados de los 90, a las autoridades a modificar las reglamentaciones respectivas. A posteriori de ello, muchos prestadores consiguieron normalizar sus servicios, persistiendo sin embargo un número importante operando bajo condiciones de ilegalidad o pseudo legalidad.

En cuanto a **tasa de movilidad**, la media algo mayor a 2 viajes por habitante (2,11) calculada para 1970, que había descendido en los '90 (1,95)⁵, muestra -según la INTRUPUBA- un repunte a 2,15 para el año 2007 (Müller et al, op. cit.).

Según ENMODO, RMBA, 2009.

MODO	PASAJEROS	%
AUTO	7.170.028	26%
BUS	9.923.896	36%
FC	1.532.556	6%
A PIE	5.474.036	20%
SUBTE	1.057.765	4%
TAXI	339.994	1%
BICI	767.591	3%
OTROS	1.171.187	4%
TOTAL	27.437.052	100%

Cuadro : RMBA ver art. 2016.

⁵ BS. AS. -FADU, 1999.

3. Fragmentación político institucional y gestión de los servicios

Es complemento indispensable e ineludible para observar un correcto análisis evolutivo de la movilidad metropolitana, la consideración de la problemática de la gestión regional de los servicios -en este caso, de los de transporte-.

En efecto, en el lapso estudiado se han producido notables cambios en la metrópolis, entre los cuales no es menor el incremento del número de distritos involucrados en la gestión de servicios comunes. El proceso obedeció no sólo a la adición de jurisdicciones alcanzadas por la urbanización continua o discontinua (sub urbanización y peri urbanización, respectivamente), sino también a la subdivisión de varias de ellas⁶. El hecho de que la región comprende más de una cuarentena de distritos, subraya la importancia de disponer, si no directamente de un gobierno metropolitano, por lo menos de una coordinación mínima. Como bien puntualiza Pérez (2006) estamos frente a una doble fragmentación: político institucional (gubernamental) y técnico-sectorial. Sin embargo y no obstante la concreción de algunos logros en algunas áreas⁷; en la del transporte el historial es frustrante, incluso cuando la coincidencia de signos políticos de los gobiernos nacional, provincial y capitalino (en tres oportunidades desde 1983), podría haber allanado el camino hacia su consecución.

Con vistas a paliar el impacto producido por el luctuoso accidente ferroviario del 22 de febrero de 2012 en la estación terminal de Once⁸, se dispuso, entre otras medidas, como el giro del ámbito de Transporte a la categoría de Ministerio, en conjunto con el área de Interior, así como la creación de la Agencia Metropolitana de Transporte⁹. La misma, prácticamente inmóvil desde su creación, fue relanzada en 2016 (Giambartolomei, 2016), aprovechando la coyuntura de coincidencias metropolitanas lograda por la alianza Cambiemos en diciembre de 2015¹⁰.

Respecto del rol estatal, a partir de la dictadura militar del '76 y con gran énfasis en los '90, bajo las dos gestiones *menemistas*, la aplicación de un nuevo modelo económico -NME- centrado en la aplicación de políticas de libre mercado y la privatización o concesión de servicios urbanos tradicionalmente prestados por el Estado (Villadeamigo, 2008). La imposición de este NMD tuvo graves consecuencias sobre las industrias locales y el empleo, lesionados además por la difusión de prácticas especulativas (Beccaria, 1996; Lo Vuolo, et al, 1998; Schvarzer, 2001; etc.). El Mapa de la Pobreza (Arg. INDEC, 1985), dio buena cuenta de ello, así como, una profusa producción académica a partir de la publicación periódica de guarismos socio demográficos oficiales, hasta su posterior desprestigio.

En este contexto de cambios políticos, sociales, económicos y funcionales, cabe señalar la relevancia de la readecuación de los marcos legales. En palabras de Thwaites Rey (1994: 29), su diseño resultó funcional al proceso en ciernes, construyéndolos a la medida de los requerimientos de la nueva etapa de acumulación de capital, resituando las bases de la dominación social y definiendo nuevas formas de

⁶ Durante la década de los 90 se concretó parcialmente el Proyecto Génesis 2000, impulsado por el entonces gobernador de la Pcia. de Buenos Aires, Dr. E. Duhalde, mediante el cual el GBA pasó a abarcar de 19 a 24 municipios, por la subdivisión de los partidos de Gral. Sarmiento, Morón y E. Echeverría (Kralich, 2012b). En el ámbito más amplio de la Región Metropolitana, en cambio el total de distritos involucrados asciende actualmente a 44 (43 municipios, más la ciudad central, *Ibíd.*).

⁷ En los últimos años cristalizan algunos intentos: I. *sectoriales* (CEAMSE, AMBA, CONAMBA, Mercado Central, Comités de las Cuencas Matanza-Riachuelo y Reconquista) o II. *jurisdiccionales* (consorcios de municipios como la (RMN) -Región Metropolitana Norte- (2000) que integran V. López, S. Isidro, S. Fernando y Tigre, y el COMCOSUR (Consorcio de Municipios del Conurbano Sur), en el 2004, con Avellaneda, Quilmes, L. Zamora, Lanús, F. Varela, Berazategui y A. Brown.

⁸ <http://www.lanacion.com.ar/1450635-descarrilo-un-tren-en-once-y-hay-varios-heridos>

⁹ En junio de 2012 se anunció el traspaso de la Secretaría de Transporte desde el Ministerio de Planificación a la órbita de Interior, que amplió su denominación a Ministerio del Interior y Transporte. Indicó que entre las primeras tareas el nuevo Ministerio habría de constituir "un organismo de transporte del área metropolitana" con participación de las tres principales jurisdicciones involucradas. Asimismo, encarar la revisión de los subsidios transferidos a los operadores del transporte público de pasajeros, el 78% de los cuales estaban a esa fecha destinados al área metropolitana. <http://www.casarsada.gov.ar/informacion/archivo/25898>

¹⁰ <http://www.infobae.com/opinion/2016/08/12/fortalecer-el-amba-y-completar-la-autonomia-de-buenos-aires-una-oportunidad-historica/>

legitimación-deslegitimación estatal. Los procedimientos autoritarios por parte de los ejecutores de la reestructuración estatal, permitieron la internalización de beneficios debidos al incremento de eficiencias globales, a favor de grupos hegemónicos, a la vez que los perjuicios resultaron absorbidos, o por el Estado en sus distintos niveles, o por los sectores sociales bajos y medios (Karol, 2001; Ainstein, 2001; Azpiazu, 2002; De Mattos y Pérez, 2005, etc.). Paradigmático es el caso de la privatización y concesión de servicios públicos, entre los que destacó la premura puesta en su ejecución, evitando la discusión legislativa, a través de los tristemente famosos decretos del Ejecutivo, conocidos como “de necesidad y urgencia”¹¹ (DNU). Los mismos facilitaron que el proceso de toma de decisiones fuese más permeable a los intereses del capital (Felder, 1994 y Veschi et al, 2000; Schvarzer, 2004; entre otros, destacaron el caso ferroviario).

También sobreviven la regulación cuasi *pasiva* del transporte automotor de pasajeros y la política de subsidios al transporte público, hasta ser puestos en la mira a mediados de 2012, tras el hito del accidente ferroviario de febrero de ese año. Inicialmente otorgados a los consorcios ferroviarios privados, tras la concesión a mediados de los '90. A partir del 2002 se incrementaron sus montos y su otorgamiento se extendió también a los empresarios del transporte automotor colectivo, para compensar a unos y otros por los mayores costos operativos resultantes de la crisis de fin del 2001 y el impacto de la decisión del ejecutivo nacional de mantener las tarifas congeladas, en prevención de estallidos sociales. Con el repunte económico verificado desde el 2003, su naturaleza se fue desdibujando, a la vez que los montos se multiplicaban, incluyendo sospechas de cohecho que determinaron, tras las elecciones parlamentarias de mediados del 2009, la caída del Secretario de Transporte Nacional, a cargo de la cartera desde la asunción de N. Kirchner a la presidencia.

4. Conclusiones

En la Argentina de posguerra, hasta mediados de la década del '50 y en menor medida hasta fines de los '60, rigen en el país el Estado de Bienestar y el pleno empleo. En la mayor metrópolis del país, según constata Torres (1986), este escenario se ve potenciado con las ventajas brindadas a la clase trabajadora para la compra de lotes suburbanos a plazos, resultando su movilidad garantizada por una buena cobertura ferroviaria, y tarifas bajas en relación a los salarios medios.

La red de transporte masivo precede (FFCC, tranvía, subterráneo) al proceso de urbanización que se da en continuidad con el tejido preexistente (suburbanización) y en la segunda mitad del siglo, lo acompaña (automotor colectivo, gracias a su flexibilidad). Aserto comprobable en la edificación consolidada a lo largo de los principales tendidos ferroviarios, configurando la fisonomía tentacular típica de esta etapa.

El grueso de la demanda de viajes cotidianos es cubierto por los servicios masivos, y en particular guiados (tren, tranvía y subterráneo). La red de transporte automotor masivo (colectivos) es aún incipiente, cumpliendo un rol prevalentemente complementario de la red guiada. Su explosión se da tras la desaparición compulsiva del tranvía, al que es llamado a sustituir, a fines de los '60.

¹¹ Los mismos persisten hasta la actualidad. Justamente, tras las elecciones de mediados de 2009, los bloques no oficialistas procuraron su limitación o derogación. Casi un año después, en mayo 2010, la Corte Suprema estipuló que su uso debe ser excepcional y limitado. Y que la Constitución no habilita al Ejecutivo a "elegir discrecionalmente" entre una ley y un decreto. Lo hizo a través de un fallo que declaró inconstitucional un DNU del año 2002.

El uso del automóvil particular se restringe, en la etapa *fordista*, a las clases más acomodadas, y a partir de los '60s, pasa a extenderse a las medias. Lo mismo ocurre con el taxímetro, normalmente de uso ocasional, y asociado positivamente con el nivel socioeconómico de los usuarios.

La incidencia de servicios alternativos a la red masiva resulta insignificante, correspondiendo, en el caso de transporte colectivo (*charters*), a servicios escolares y contrataciones de algunas empresas para facilitar el traslado de su personal. También se registran servicios de automóviles de alquiler, sin taxímetro (*remises*), utilizados para la concreción de viajes ocasionales, excepcionales o de lujo (bodas, servicios fúnebres, traslado de ejecutivos, funcionarios, etc.).

Para mediados de los '70, se efectivizan cambios de políticas, ya insinuados previamente, que signan el fin del Estado de Bienestar (agudizadas por la imposición de gobiernos de facto). Los problemas de desempleo, la desaparición de ventajas para la adquisición de lotes suburbanos, la desindustrialización y los procesos inflacionarios, frenan la inmigración interna campo-ciudad, cediendo lugar a la generada por motivos políticos y económicos, procedente de países limítrofes, a la vez que generando también - en especial durante la última dictadura militar (1976-1983)- nuestras propias partidas hacia el exterior.

El crecimiento urbano se sigue dando por suburbanización, pero gradualmente comienzan a sumarse enclaves discontinuos respecto del tejido preexistente, segregados (para grupos de bajos recursos) y autosegregados (para las clases alta y medio alta) -sobre todo en la década de los 90- en barrios cerrados, clubes de campo, etc. Los últimos, aunque preexistentes desde décadas atrás, varían en su esencia, de residencia secundaria antes, a permanente ahora. Las bajas densidades y la ruptura de la continuidad urbana confieren a estos nuevos desarrollos la fisonomía de islotes y archipiélagos, que tipifican la periurbanización.

La red de transporte masivo no puede acompañar este proceso, con lo que comienza a perder participación en el concierto modal, tendencia que se exagera en los 90, tanto en razón de la precitada componente de segregación de los grupos polarizados que lo protagonizan, como a las bajas densidades de ocupación del suelo.

Se registra un incremento en la participación modal de servicios de transporte alternativos a la red masiva, caracterizados por los altos índices de clandestinidad y la variedad en la calidad de las prestaciones, correlacionada inversamente con el nivel socioeconómico prevaleciente de quienes los demandan.

El uso del automóvil particular para realizar viajes diarios, acusa un crecimiento notable en su participación, que se ubica actualmente en el orden del 35 al 40%, asumiendo carácter intensivo para los grupos de mayor nivel de ingresos, inclusive con varias unidades por familia, proceso que se ve favorecido por fuertes inversiones en obras públicas de vialidad rápida, en particular en las últimas 4 décadas.

Con referencia a la actual operación privada de la totalidad de los servicios masivos de transporte, entendemos que, a la luz de las tendencias y problemas identificados, amerita la redefinición de políticas, marcos regulatorios y contractuales, así como la revisión del funcionamiento de las autoridades de aplicación, garantizando la accesibilidad y la participación de todo el espectro de actores, incluido el de los distintos grupos de usuarios.

**METODOS RELEVAMIENTO/
SUBSIDIOS/**

RELACION TARIFAS-SALARIOS MINIMOS

en este sentido las últimas gestiones de gobierno, consiguieron mejorar el peso de los gastos de transporte, cuya incidencia sobre los salarios mínimos, consiguió trascender las ominosas proporciones alcanzadas en la década anterior. El logro es explicable por factores que ponderamos tanto positiva como negativamente: el mejoramiento general de la economía, que permitió el incremento de los salarios, entre los primeros, y la permanencia e incremento del pago de subsidios a los operadores, que mantuvo las tarifas de los medios masivos prácticamente sin cambios, entre los segundos.

En síntesis, aunque la cuestión que nos ocupa excede lo sectorial, involucrando otras tantas esferas pasibles de cambios, como la ampliación y consolidación de mejoras en las variables económicas y sociales, la producción de datos confiables y la planificación integrada, creemos en la posibilidad de intervención sobre las tendencias observadas. De ello dependerá, teniendo en cuenta los cambios producidos, lograr un uso más racional y sostenible de las redes de servicios masivos, mejorando sus umbrales de calidad, incluida la ambiental, para que aproximarnos al logro de ciudades más equitativas e inclusivas deje el terreno de la utopía, para convertirse en realidad.

Referencias Bibliográficas

- Argentina. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires. 2007/9. Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) - Buenos Aires.
- Argentina. INDEC. 1985. La Pobreza en la Argentina. Buenos Aires.
- Argentina. INDEC. 2001. Censo Nacional de Población y Vivienda. Buenos Aires.
- Ainstein, Luis. 2007. Asimetrías urbanas. Ineficiencia e inequidad en las condiciones sociales de acceso a servicios de saneamiento y transporte en el aglomerado urbano de Buenos Aires. Bs. AS., Nobuko, 1ª ed.
- Azpiazu, Daniel. 2002. El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas, revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias. Bs. Aires. http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/no6_ProcesoPrivatizacionArgentina.pdf.
- Beccaria, Luis y López, Néstor (comps.). 1996. Sin Trabajo (Las Características del Desempleo). Buenos Aires, UNICEF – Losada, 224 p.
- Benedetti, Alejandro. 2010. Presentación Dossier Movilidades... En Revista Transporte y Territorio n° 3. Buenos Aires, Universidad, p.1-4. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/issue/view/32/showToc>
- Blanco, Jorge. 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 de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales, Bs. As., Universidad, Fac. de Filosofía y Letras.
- _____ 2010. Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. En Revista Transporte y Territorio n° 3. Buenos Aires, Universidad, p.172-190. <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/issue/view/32/showToc>
- Buenos Aires, Universidad. FADU-GCBA. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño y Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. 1999. Estudio de Transporte y Circulación Urbana Primera Etapa. Informe final. Bs. As., CETRAM.
- De Mattos, Carlos y Pérez Riffo, Luis. 2005. “Globalización, redes, nodos y dinámica metropolitana. El Gran Santiago en los noventa”. En: De Mattos, C. Figueroa, O. y otros. Gobernanza, competitividad y redes. Sgo., Chile (p.31-64).
- Dmuchowsky, J. y Maximiliano Velázquez. 2015. Caracterización de las Regiones metropolitanas de la Argentina a partir de sus dinámicas de movilidad y transporte, en (...) las primeras décadas del siglo XXI. Actas XXIX Jornadas de Investigación y XI Encuentro Regional SI+TER. Investigaciones territoriales: experiencias y miradas. Bs. Aires, Universidad, FADU, Secretaría de Investigación.

- ENMODO - Encuesta de Movilidad Domiciliaria en el Área Metropolitana de Buenos Aires. 2010.
- PTUMA - Proyecto de Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas. Buenos Aires.
- EPTRM. Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana. Buenos Aires, Ministerio de Economía. SETOP. 1972/3. 2 vol.
- Felder, Ruth. 1994. "El estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista". *Realidad Económica* N° 123, Bs. As., abril-mayo (pp. 53/77).
- Figueroa, Oscar. 2005. "Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina". *Eure*, vol.31, n° 94, Santiago de Chile (pp. 41-53). <http://www.scielo.cl/scielo.php>
- Flamm, M. D. y Kaufmann, Vincent. 2006. "Operationalising the concept of motility: a qualitative study". *Mobilities*, 1, Lancaster, UK, pp. 167-189.
- García Palomares, Juan C. 2008. "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". *Eure*, vol. 34 n° 101, Santiago, Pontificia Universidad Católica de Chile, (p.5-24). <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v34n101/art01.pdf>
- Giambartolomei, Mauricio. 2016. Transporte: relanzan la agencia tripartita. Buenos Aires, La Nación, junio 9. <http://www.lanacion.com.ar/1907078-transporte-relanzan-la-agencia-tripartita>
- Gutiérrez, Andrea. 2004. "Concentración empresaria y eficiencia en el autotransporte urbano de Buenos Aires". *Eure*, vol. 30, N°91, Santiago de Chile, pp. 97-110.
- _____ 2009. Movilidad e inmovilidad. Qué es la movilidad. Aprendiendo a delimitar los deseos. Actas XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano (CLATPU). Bs. As., 14 p.
- INTRUPUBA. Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. Bs. Aires. 2007/9.
- Karol, Jorge. 2001. "Cliente mata ciudadano: en torno a la noción de ciudadanía urbana". En Actas del VI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y la Administración Pública (CD), CLAD, Buenos Aires.
- Kralich, Susana y Andrea Gutiérrez, 2007. "Más allá de la informalidad en el transporte de pasajeros. Reflexiones sobre los servicios *charter* en la RMBA". En Revista Lavboratorio. Año VIII n° 20, (pp. 51/57). Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani. http://lavboratorio.fsoc.uba.ar/textos/20_7.htm
- Kralich, Susana y Verónica Pérez. 2016. El rol de los modos alternativos en la movilidad metropolitana; el caso de Buenos Aires. En: Lan, Diana (comp.) Geografías en diálogo: aportes para la reflexión. Tandil, Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires, pp. 191/200. <https://es.scribd.com/document/334628472/Geografias-en-dialogo-Aportes-para-la-reflexion-Tomo-I>
- Kralich, Susana. 2012a. Vaivenes y pormenores de la accesibilidad en la Región Metropolitana de Buenos Aires. En: Movilidad en la metrópolis: una cuestión personal. Revista *La Gran Ciudad* N° 6. Buenos Aires, Fundación Metropolitana, p. 42-44. <http://issuu.com/fundacionmetropolitana/docs/lagranciudad06>
- _____ 2012b. 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, pp. 79 /119
- _____ 2008. "Acerca del impacto de la opción *remise* en la movilidad ciudadana." En Actas electrónicas XXI Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires. Inst. Histórico de la Ciudad de Bs. As. (15p., figs.).
- Lo Vuolo, Rubén y Alberto Barbeito, 1998. La nueva oscuridad de la política social: del estado populista al neoconservador. Buenos Aires. Miño y Dávila, 2ª ed.

- Miralles-Guasch, C., & Cebollada, A. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad. Documentos de Trabajo. Laboratorio de Alternativas Barcelona 25.
- Müller Alberto y S. Kralich. 2009. "Movilidad y cambios socio-económicos: El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las tres últimas décadas". En Actas XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Buenos Aires, Corporación Andina de Fomento (CAF), Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA)-Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) (12 p).
- Pérez, Verónica y Susana Kralich. 2017. La evolución del transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires: un indicador de procesos de estratificación de la movilidad. En Revista Ciudades Comunidades e Territorios. Braga, Portugal, 17 pág.
- Pérez, Pedro. 2006. La problemática de la gestión. En: www.atlasdebuenosaires.gov.ar
- Rodríguez Chumillas, Isabel y Liliana López Levi. 2005. "Evidencias y discursos del miedo en la ciudad: casos mexicanos". En *Scripta Nova*: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, N°. Extra 9, 194.
- Rojas, Patricia. 2007. Mundo privado: historias de vida en *countries*, barrios y ciudades cerradas. Buenos Aires, Planeta-Seix Barral. (335 p).
- Schvarzer, Jorge. 2001. "Economía argentina: situación y perspectivas". En La Gaceta de Económicas. (s/p.). Año 2 N° 9/10, Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Económicas, Abril-mayo.
- _____ 2004. "Problemas y desafíos para el desarrollo en el siglo XXI. El caso del ferrocarril". Documento de trabajo, mimeog.
- Thwaites Rey, Mabel. 1994. "Apuntes sobre el Estado y las privatizaciones". En Aportes n° 1. Bs. As., Asoc. de Administradores Gubernamentales (p. 28/48).
- Torres, Horacio. 2001. "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". En *Eure*, vol.27, n.80, Santiago de Chile (pp. 33-56).
- _____ 1986. "El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980. Políticas de vivienda y políticas de transporte". Congreso Latinoamericano de Áreas Metropolitanas. Buenos Aires (14 p).
- Veschi, E., Silva, J. y R. Nieva (2000). "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la Argentina". XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles, La Habana, s/p.
- Villadeamigo, José. 2008. "El Proceso de Urbanización en la RMBA, el ISI y el NME. Sus efectos en la calidad de vida". Jornadas 15 años del CEPED. Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo. Buenos Aires, Universidad, Fac. de Ciencias Económicas, inéd. (17 p).
- Zajac, Héctor. 2017. Tecnologías nuevas, un desafío para las ciudades. *Clarín*, Buenos Aires, Junio 24. https://www.clarin.com/opinion/tecnologias-nuevas-desafio-ciudades_0_SJmyfGsm.html