

# **Movilidad y transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La brecha de la accesibilidad y la generación de una ciudad inclusiva.**

Redondo Solange Paula.

Cita:

Redondo Solange Paula (2013). *Movilidad y transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La brecha de la accesibilidad y la generación de una ciudad inclusiva. X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-038/200>

**X Jornadas de Sociología. 20 años de pensar y repensar la sociología. Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI.**

Facultad de Sociología. Universidad de Buenos Aires. 1 al 7 de julio de 2013.

Mesa 13. El desafío de reproducir ciudades inclusivas y el derecho a la ciudad.

**“Movilidad y transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La brecha de la accesibilidad y la generación de una ciudad inclusiva.”**

Solange Paula Redondo  
FCE- UBA

Resumen:

El Área Metropolitana de Buenos Aires, con una extensión aproximada de 1.800 km<sup>2</sup> y una población que ronda los 14.000.000 de habitantes, representa un área de estudio compleja e interesante, especialmente en lo que a movilidad, transporte y accesibilidad se refiere, ya que se evidencian importantes diferencias no sólo a medida que aumentan las distancias a la Ciudad de Buenos Aires, sino también conforme lo hacen las brechas socio-económicas.

La zona oeste del Conurbano Bonaerense presenta importantes deficiencias en los sistemas de transporte público que dificultan la movilidad diaria de la población y por ende el acceso a los servicios básicos y actividades que les permitan una plena inclusión social en la ciudad. Esto evidencia importantes heterogeneidades en lo que a distancias se refiere, para lo cual debemos considerar no sólo la distancia geográfica medida en kilómetros, sino también los costos económicos, temporales, sociales, culturales que ejercen una influencia decisiva al momento de la inclusión y el derecho de acceder a la ciudad. Esto genera que ciertos sectores poblacionales no logren atravesar los límites de sus propios barrios por falta de accesibilidad, mientras que otros sectores cuentan con un vasto abanico de posibilidades para moverse dentro de la ciudad y sus alrededores.

Es necesario revisar las políticas implementadas en materia de transporte y planificación para que éstas de una vez por todas respondan a las necesidades de la población y no a las necesidades de organismos de gobierno e intereses de mercado.

Palabras clave: Movilidad- transporte- accesibilidad- derecho a la ciudad.

## **1- Introducción**

El Área Metropolitana de Buenos Aires, con una extensión aproximada de 1.800 km<sup>2</sup> y una población que ronda los 14.000.000 de habitantes, representa un área de estudio compleja e interesante, especialmente en lo que a movilidad, transporte y accesibilidad se refiere, ya que se evidencian importantes diferencias no sólo a medida que aumentan las distancias a la Ciudad de Buenos Aires, sino también conforme lo hacen las brechas socio-económicas.

La zona oeste del Conurbano Bonaerense presenta importantes deficiencias en los sistemas de transporte público que dificultan la movilidad diaria de la población y por ende el acceso a los servicios básicos y actividades que les permitan una plena inclusión social en la ciudad. En estudios anteriores consideramos que dentro de las necesidades básicas no sólo deben contemplarse la alimentación, la vivienda y la vestimenta, sino que además debe incluirse dentro de su análisis la ineficiencia en el acceso a medios de transporte o la infraestructura para llevarlas a cabo, que generan situaciones de pobreza ya que la dificultad de acceder al desarrollo de actividades cotidianas deja aislada a vastos sectores poblacionales quienes ven dificultadas sus posibilidades de acceso a oportunidades laborales, educativas, sanitarias, recreativas, etc. (Liberali, A; Redondo, S; 2011)

En este trabajo se analizarán las características de accesibilidad al transporte en dos localidades de la zona oeste: la localidad de Ituzaingó, en el partido homónimo y la localidad de González Catán, en el partido de La Matanza. Ambas distan aproximadamente 30 km de la Ciudad de Buenos Aires, presentando importantes deficiencias respecto de la movilidad, transporte y accesibilidad.

## **2- La localidad de Ituzaingó: características de sitio y posición.**

La localidad de Ituzaingó, perteneciente al partido homónimo, emplazado al oeste del Gran Buenos Aires, dista aproximadamente 28 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Limita con los partidos de Hurlingham, Merlo, Morón, San Miguel y Moreno, ocupando una superficie de 38,54 Km<sup>2</sup> y una población estimada en 167.000 habitantes (INDEC, 2010).

Las principales vías de acceso están constituidas por la Autopista del Oeste, la Avenida Gaona, la Avenida Rivadavia y el ferrocarril Sarmiento.

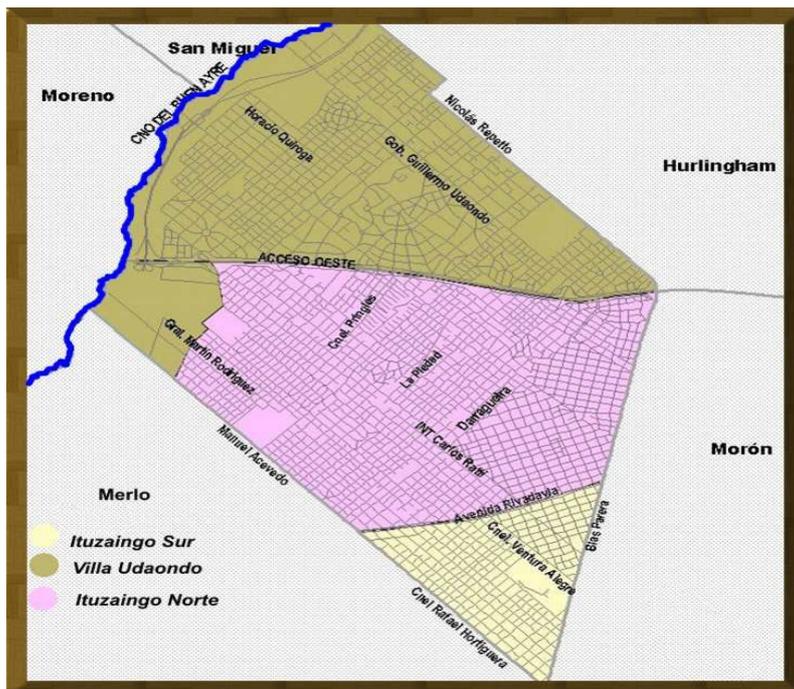
La localidad está conformada por barrios de casa bajas, en un gran porcentaje construidas con material y algunos barrios presentan características de informalidad como el barrio San Alberto, clasificado históricamente como villa, pero que en los últimos años ha presentado ciertas mejoras respecto a su infraestructura y a provisión de servicios básicos, lo cual permite clasificarla como asentamiento.

En la zona comprendida por Villa Udaondo, se desarrollan características bastantes heterogéneas. Por un lado áreas de lujosas casa, que albergan a la población de mayores ingresos económicos, que junto con el crecimiento de población y su expulsión hacia la periferia, transformaron las antiguas casaquintas de fin de semana, en residencias permanentes que cuentan con seguridad privada, todos los servicios básicos y vías de acceso a la Ciudad de

Buenos Aires y otras localidades del conurbano. Esta población utiliza autos particulares para movilizarse, por lo cual no les resulta imprescindible el acceso a medios de transporte público, a pesar de contar con ellos. Pero la mayor parte de Villa Udaondo presenta características opuestas. Algunos barrios informales de tipo asentamientos no cuentan con calles asfaltadas, desagües pluviales y provisión de servicios, entre ellos modos de transporte. Las características socioeconómicas de la población son muy bajas, lo cual dificulta aun más el acceso a ofertas educativas, sanitarias y laborales.

Otro contraste importante es el Country "Los Pingüinos" inaugurado a principios de la década del '90 del siglo pasado, en concordancia con las políticas neoliberales implementadas en nuestro país que contribuyeron a afianzar la segregación socio-territorial y a acentuar la pauperización de vastos sectores poblacionales. Este barrio cerrado ocupa 260 hectáreas y se ubica a metros de la autopista que conecta Itzaingó con la Capital Federal. Allí viven personas de un alto nivel adquisitivo que utilizan auto particular para movilizarse y por ello les resulta muy ventajosa la accesibilidad a la autopista.

### Plano del partido de Itzaingó



Fuente: [www.cuencareconquista.com.ar/mapas/itzaingó/mapa1ituz](http://www.cuencareconquista.com.ar/mapas/itzaingó/mapa1ituz)

## **2.1- La localidad de González Catán: Características de sitio y posición.**

El partido de La Matanza es más extenso del Conurbano Bonaerense con 323 km<sup>2</sup> y una población estimada en 1.800.000 habitantes. (INDEC, 2010). La localidad de González Catán es una de las 15 localidades que conforman el partido. Es la segunda en extensión, con 52 km<sup>2</sup> donde habitan aproximadamente 250.000 personas (INDEC, 2010) y se emplaza a 32 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Limita con las localidades de Rafael Castillo, Laferrere, Virrey del Pino y 20 de Junio, todas dentro del partido, con las localidades de Libertad y Pontevedra del partido de Merlo y la localidad de Ezeiza en el partido homónimo.

Las principales vías de acceso están constituidas por la Ruta Nacional nº 3, la Ruta Nacional nº 21, la autopista Richieri y el ferrocarril Belgrano Sur.

Las características de habitabilidad son muy dispares no sólo dentro del partido sino también al interior de la localidad. Así lo afirman distintas fuentes al manifestar que el partido de La Matanza es el que alberga más cantidad de villas y asentamientos de todo el Gran Buenos Aires, con un total de 156.

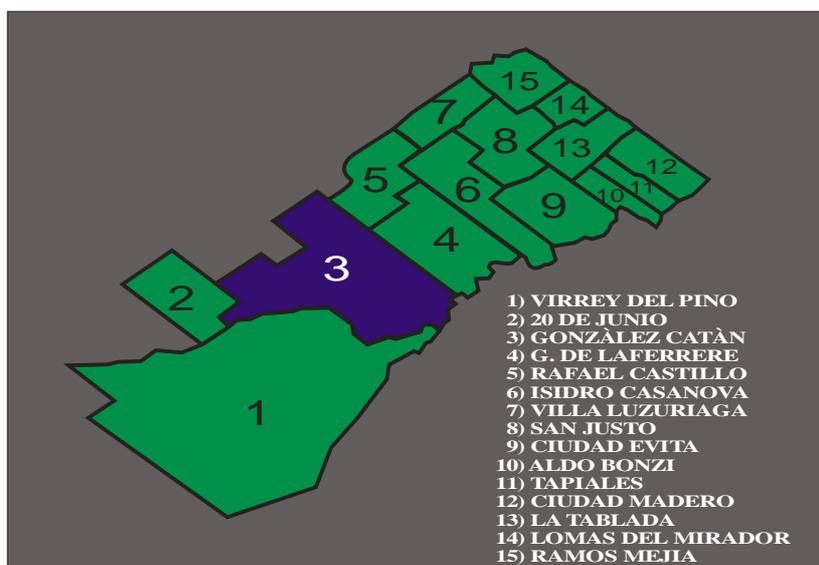
Teniendo en cuenta estas características habitacionales no resulta difícil afirmar que los habitantes de estos barrios informales son marginados, no sólo en lo referido a su aceptación social, sino en lo que respecta al acceso a servicios básicos, servicios educacionales o sanitarios, servicios de transporte público y consecuentemente a empleos más calificados o mejores pagos.

*“Históricamente las villas y sus habitantes se han considerado marginales, a pesar de que esta población se articula claramente con otros actores sociales y no desemboca en modo alguno en una vida segregada o aislada”*

(Casabona, V; Guber R; 1985)

De los 43 barrios en los que se divide la localidad de González Catán, al menos 13 están clasificados como barrios informales (villas o asentamientos). El acceso a los servicios básicos como agua, electricidad, gas natural, calles pavimentadas y recolección de residuos son deficientes. Sólo a modo de ejemplo podemos mencionar que el 32 % de los barrios de la localidad no cuentan con acceso a energía eléctrica, mientras que este porcentaje asciende al 86 % en el caso del acceso a gas de red. A diferencia de la localidad de Ituzaingó que cuenta con barrios de clases económicamente “mas acomodada” e incluso con barrios privados y Countrys, González Catán resulta ser más homogéneo respecto a las características socioeconómicas de su población como las características de habitabilidad que son bastante desventajosas comparativamente.

### Plano del partido de La Matanza (Ubicación de la localidad de González Catán)



Fuente: Elaboración propia

### 3- La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Para llevar a cabo el análisis de movilidad debemos considerar la movilidad radial diaria desde el lugar de residencia hacia aquellos lugares donde se realizan las actividades cotidianas como por ejemplo trabajo, salud, educación y recreación. Tal como lo manifiesta David Harvey considerando que los cambios en la disponibilidad del transporte influyen sobre los costos de acceso a las oportunidades de trabajo desde el emplazamiento de sus viviendas. (Harvey ,1979: 58)

Si bien algunas personas logran satisfacer dichas necesidades cerca de su domicilio, la gran mayoría necesita recorrer cierta distancia, la cual no debe ser mediada solo en kilómetros, ya que a éstos debe sumarse el esfuerzo que implica la movilidad, tanto físico como los tiempos de traslado que en muchas ocasiones roza el límite de lo que una persona puede invertir diariamente en llevar a cabo el traslado. Estos factores ejercen una influencia decisiva en la plena inclusión y el acceso al derecho a la ciudad para vastos sectores poblacionales, especialmente aquellos que se localizan en áreas más distantes y cuyas características socioeconómicas resultan más desventajosas.

*“La dificultad o imposibilidad para desplazarse resultaría particularmente grave para los residentes en barrios periféricos o intersticiales respecto de las principales vías, donde las bajas densidades convierten en irredituable la*

*atención de nuevas demandas de transporte masivo, hoy en su totalidad condicionados a lógicas de mercado, obligando a los usuarios a largas caminatas y/o a la onerosa rutina del trasbordo.*

*Por añadidura, males endémicos atinentes a la gestión sectorial del transporte, como la ausencia de complementación intermodal, la subutilización ferroviaria en ciertos tramos, la falta de integración del sistema, la fragmentación jurisdiccional, la inexistencia de políticas participativas, y el consolidado poder de los lobbies empresarios, entorpecen el logro de soluciones y/o paliativos".* (Kralich, S, 2001:1)

### **3.1- El sistema de transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires como factor de inclusión/ exclusión social**

La característica principal del sistema de transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires es que presenta una distribución radial concentrada en la ciudad de Buenos Aires, las líneas de transporte ferroviario no se encuentran conectadas entre si, pero existe un sistema de transporte subterráneo que permite realizar combinaciones para acceder al centro de la ciudad. Ambos modos de transporte presentan grandes diferencias en el estado de las unidades, entre otras causas por la falta de mantenimiento, lo cual se traduce en distintas condiciones de viaje y tiempos de recorrido dando como resultado lo que hemos denominado la heterogeneidad de las distancias.

El transporte de personas cumple una función fundamental en la inclusión social, pero es difícil comprender el papel que ocupa la movilidad en la ciudad actual. Esto implica un análisis profundo de la relación entre la movilidad y las políticas estatales que permiten dicha inclusión ya que si bien el transporte público es prestado por empresas privadas que están subsidiadas, ni las empresas ni el estado contemplan el crecimiento demográfico y los cambios en la dinámica de las áreas suburbanas; dejando fuera de cobertura de servicios aquellas áreas que no resultan rentables económicamente.

En lo referido a los servicios de transporte, trabajos previos muestran que la frecuencia y calidad de los servicios especialmente los ferrocarriles, son deficientes, ya que la distancia entre estaciones y la superposición de recorridos con el autotransporte desalientan el uso del ferrocarril para viajes locales y por lo tanto, su potencialidad para mejorarlos. El ferrocarril pasa desapercibido en la política de transporte local, a pesar que es el modo de transporte más barato, el autotransporte resulta el más usado. La cantidad y calidad de los servicios no registra mejoras en los últimos 20 años. Los horarios y las frecuencias son mayores en las líneas nacionales y provinciales que en las locales, aunque en todas se nota su escasez y la ausencia de servicios nocturnos. (Gutiérrez, 2009:5).

### **3.3- El acceso al transporte en la localidad de Itzaingó**

El partido de Itzaingó es recorrido por aproximadamente 9 líneas de colectivo (con distintos ramales), de las cuales sólo una es de jurisdicción nacional, es decir que ingresan dentro de la Capital Federal, el resto de las líneas son provinciales y el municipio no cuenta con líneas de transporte propias. La mayoría de las líneas conectan a la localidad y sus barrios con otras localidades aledañas, espacialmente con Morón y Merlo que son puntos nodales para acceder a otros partidos de la zona oeste.

El medio más utilizado para llegar a la Ciudad de Buenos Aires es el ferrocarril Sarmiento, que en febrero del 2012 protagonizó una de las tragedias ferroviarias más importantes, como consecuencia de las condiciones en la que viajan los usuarios, la ausencia absoluta de regulación y mantenimiento de infraestructura. Situación que acentuó aun más las pésimas condiciones de viaje y la frecuencia de los servicios. Luego de este hecho el Estado Nacional puso a disposición de los pasajeros líneas de colectivo de jurisdicción nacional que cubren parte del recorrido del ferrocarril, para intentar solucionar este déficit pero es sólo una solución temporaria y no cubre las necesidades de la población afectada ya que estos servicios sólo se prestan en horarios determinados y con unidades reducidas.

En condiciones normales, las cuales casi nunca se cumplen, la frecuencia de la línea Sarmiento de la empresa Trenes de Buenos Aires (TBA) es de cinco minutos, prestando a lo largo del día un total de 108 servicios, de lunes a sábado; mientras que los días domingos y feriados la frecuencia asciende a diez minutos, con un total de 78 servicios diarios. El tiempo total de recorrido es de 45 minutos.

En los últimos años las empresas de transporte de combis han tomado relevancia dentro del partido de Itzaingó y en otras localidades del conurbano. Éstas ofrecen un servicio rápido que comenzó conectando las estaciones ferroviarias y luego se extendió pasando por las principales avenidas o calles y realizando varios recorridos, para abarcar la mayor cantidad posible de pasajeros. De todos modos este modo de transporte es realmente muy costoso, ya que el pasaje vale sesenta pesos (ida y vuelta) y de ninguna manera resulta accesible para la mayoría de la población. Tal vez sí esto representa una buena opción para quienes realizaban el viaje en auto particular, ya que el viaje en combi significa una reducción del stress producido al conducir y una disminución del costos de combustible, peajes, estacionamiento y desgaste del automóvil.

Pero gran parte de la población lleva a cabo su movilidad diaria en medios de transporte público. Si la conexión debe realizarse con otras localidades del conurbano, especialmente de la zona oeste, suele optarse por el colectivo, pero en la mayoría de los casos las líneas y ramales conectan con localidades nodales, como Merlo y Morón, al llegar allí los pasajeros deben tomar otro colectivo para acceder al partido de La Matanza, Luján, Marcos Paz, entre otros. Además desde Morón es posible tomar un colectivo para llegar a la zona norte como San Isidro o Palermo, en un tiempo aproximado de dos horas de recorrido y un costo que varía entre 5 y 7 pesos.

Pero quienes necesitan llegar a la Ciudad de Buenos Aires suelen utilizar el ferrocarril, que resulta el medio más rápido y económico pero cuyas condiciones de viaje son pésimas y los servicios sufren frecuentemente

demoras y cancelaciones lo cual no garantiza que el traslado pueda llevarse a cabo en el tiempo y la forma estipulados.

### **3.4- El acceso al transporte en la localidad de González Catán**

En lo referido al transporte ferroviario la línea Belgrano Sur del ferrocarril Metropolitanos AMBA cuyo recorrido comprende desde Buenos Aires hasta la localidad de González Catan, presta servicios de lunes a sábado.

Los días hábiles se prestan seis servicios que salen desde la estación Tapiales - Estación de combinación- hasta la localidad de González Catan. Pero la mayoría de los servicios se prestan desde la estación Buenos Aires a González Catan, brindando a lo largo de toda la jornada un total de 42 servicios con una frecuencia aproximada de 20 minutos entre cada uno, con un tiempo de recorrido total de una hora. Los días sábado se prestan cinco servicios que salen desde dicha estación en los mismos horarios mencionados para los días hábiles. El total de servicios ofrecidos es de 41 cuyas frecuencias varían entre 20 minutos y una hora entre cada uno.

La tarifa del boleto ida y vuelta desde la estación de González Catán hasta Buenos Aires es de \$ 2,60 (dos pesos con sesenta centavos), con opción de obtener el abono mensual o quincenal que no ofrece descuento pero el pasajero puede optimizar sus tiempos de viaje al no realizar largas colas y esperas para comprar sus boletos.

En cuanto al autotransporte existen al menos nueve empresas que prestan servicios desde distintos puntos de Capital Federal como así también dentro del partido hasta la localidad de González Catán.

Los precios de los boletos varían entre \$1.50 a \$3.00, según la distancia de recorrido. El valor de los servicios de colectivo desde Capital Federal a la localidad de González Catan es de \$2.70 y el tiempo de recorrido es de aproximadamente una hora y media dependiendo del horario en que se realice el viaje y las condiciones del tránsito.

Por otra parte los viajes locales, que recorren distancias relativamente cortas, son también prestados por los denominados " micros truchos" ("el verde" según los entrevistados) que se encuentran en muy malas condiciones, las ventanillas no poseen vidrios, los asientos están rotos o directamente no están, de modo tal que la gente debe viajar parada o sentada en el piso. De más está decir, que los pasajeros no cuentan con seguro alguno, ni por accidente ni por ningún otro inconveniente que pueda surgir durante el trayecto y a pesar de estas condiciones el costo económico de estos transportes es igual o a veces superior a los transportes legales. Pero de todas formas los pasajeros optan por estos micros ilegales porque ofrecen mayores frecuencias e ingresan en los barrios más alejados o considerados " peligrosos". (Ver foto n° 4)

Como contrapartida de lo anteriormente expuesto, en los últimos años surgió un nuevo medio de transporte: las combis o charters, que transportan una cantidad reducida de pasajeros (20 personas aproximadamente), los cuales viajan sentados, con música funcional y aire acondicionado o calefacción. Estos transportes recorren distintas localidades del partido de La Matanza, poseen paradas fijas, que generalmente coinciden con las estaciones ferroviarias y llegan hasta la Capital Federal, por ruta y autopista. El costo de este medio de transporte es de aproximadamente 20 pesos, razón por la cual

sólo un determinado tipo de población con niveles de ingreso medio/alto puede acceder al mismo.

El principal inconveniente observado por los usuarios y habitantes de González Catán es la frecuencia de los servicios, tanto de colectivos como del servicio de tren. Por otra parte el mal estado de las unidades de transporte parece ser otro inconveniente que preocupa a los usuarios, como por ejemplo asientos rotos o inexistentes, ventanillas sin vidrios, falta de rampas para discapacitados motrices, entre otras. Un gran porcentaje de habitantes manifestaron trabajar en localidades aledañas, razón por la cual la cantidad de medios de transporte que dichos usuarios necesitan para desplazarse no resultó ser un inconveniente relevante. No obstante las personas que manifestaron trabajar en Capital Federal o en localidades más alejadas nombraron este inconveniente como uno de los más preocupantes. Por último otros usuarios cuyo porcentaje también resulta considerable, evidenciaron como principal inconveniente otros factores como el costo de los pasajes, los problemas en el tránsito, las malas condiciones de calles y rutas, inseguridad, entre otros.

En relación a los costos de los boletos, se debe considerar que los mismos varían en función del uso de la tarjeta SUBE. Para quienes no utilizan este sistema de boleto electrónico los precios se duplican tanto para los colectivos como para el ferrocarril.

### 3.5- Cuadro comparativo de trayectos diarios desde las localidades analizadas hasta Capital Federal.

#### Desde Ituzaingó

#### Desde González Catán

MODO DE TRANSPORTE	PRECIOS A PAGAR	TIEMPO DE VIAJE	CONDICIONES DE VIAJE	MODO DE TRANSPORTE	PRECIOS A PAGAR	TIEMPO DE VIAJE	CONDICIONES DE VIAJE
FERROCARRIL LÍNEA SARMIENTO DESDE ESTACIÓN ITUZAINGÓ HASTA ESTACIÓN ONCE y REGRESO	1,25\$	40 minutos	La frecuencia en horas diurnas es de 5 minutos, espaciándose durante la noche. Los vagones tienen diferentes condiciones de mantenimiento que van en suerte, y en las horas pico, se viaja hacinado. Se llega a la estación Once y desde allí, se combina con subterráneo. El ambiente social suele ser complejo. Muchos hurtos.	FERROCARRIL LÍNEA BELGRANO SUR DESDE ESTACIÓN G.CATÁN HASTA ESTACIÓN BS AD y REGRESO	1,30 \$	60 minutos	La frecuencia en horas diurnas es de 20 minutos, interrumpiéndose durante la noche. Los vagones tienen diferentes condiciones de mantenimiento que van en suerte, y en las horas pico, se viaja hacinado. Se llega a la estación Bs As y desde allí, se combina con colectivo línea 59 El ambiente social suele ser complejo. Muchos hurtos.
SUBTERRÁNEO DESDE ESTACIÓN ONCE HASTA ESTACIÓN LIMA (a 3 cuadras del Obelisco) y REGRESO	2,50 \$	10 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, interrumpiéndose durante la noche. En general los vagones son viejos y las vías, las primeras que tuvo Buenos Aires. Es la línea A, la más deteriorada.	COLECTIVO LINEA 59 DESDE ESTACIÓN Buenos Aires y Lavalle (a 3 cuadras del Obelisco) y REGRESO	1,20 \$	10 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, interrumpiéndose durante la noche. El estado de las unidades es bastante aceptable.
<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>7,50 \$</b>	<b>2 horas</b>	<b>POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 150\$</b>	<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>5,00 \$</b>	<b>2 horas minutos</b>	<b>20 POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 100\$</b>
COLECTIVO LÍNEA 136 desde Estación Ituzaingó hasta Primera Junta	2,75\$	1 hora y 30 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, espaciándose durante la noche. Mejora el ambiente social.	COLECTIVO LÍNEA 180 desde Estación G.Catán hasta Primera Junta	3,00\$	1 hora y 30 minutos	La frecuencia es de 20 minutos, espaciándose durante la noche. Mejora el ambiente social.
SUBTERRÁNEO DESDE ESTACIÓN PRIMERA JUNTA HASTA	2,50\$	15 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, interrumpiéndose durante la noche. En general los	SUBTERRÁNEO DESDE ESTACIÓN PRIMERA JUNTA HASTA ESTACIÓN LIMA (a 3 cuadras del	2,50\$	15 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, interrumpiéndose durante la noche. En general los vagones son viejos y las vías,

ESTACIÓN LIMA (a 3 cuadras del Obelisco) y REGRESO			vagones son viejos y las vías, las primeras que tuvo Buenos Aires. Es la línea A, la más deteriorada.	Obelisco) y REGRESO			las primeras que tuvo Buenos Aires. Es la línea A, la más deteriorada.
<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>10,50\$</b>	<b>3 horas 30 minutos</b>	<b>POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 210\$</b>	<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>11,00\$</b>	<b>3 horas minutos</b>	<b>30 POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 220\$</b>
EN COMBI desde Estación Ituzaingó hasta el Obelisco	30,00\$	60 minutos	Todos los pasajeros viajan sentados con aire acondicionado o calefacción. El ambiente social es selecto.	EN COMBI desde Estación G Catán hasta el Obelisco	30,00\$	50 minutos	Todos los pasajeros viajan sentados con aire acondicionado o calefacción. El ambiente social es selecto.
<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>60,00\$</b>	<b>2 horas</b>	<b>POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 1200\$</b>	<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>60,00\$</b>	<b>1 hora minutos</b>	<b>40 POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 1200\$</b>
EN AUTO PARTICULAR MEDIANO	80\$ de combustible + 25,00\$ de peaje+ 80\$ de estacionamiento	40 minutos	Por autopista y pago de estacionamiento como estadía diaria y no por hora, que es de 18\$. Esto no considera los gastos del vehículo ni el stress del conductor.	EN AUTO PARTICULAR MEDIANO	80 de combustible + 16,00\$ de peaje+ 80\$ de estacionamiento	40 minutos	Por autopista y pago de estacionamiento como estadía diaria y no por hora, que es de 18\$. Esto no considera los gastos del vehículo ni el stress del conductor.
<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>185 \$</b>	<b>1 hora 20 minutos</b>	<b>POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 3700\$</b>	<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>176 \$</b>	<b>1 hora minutos</b>	<b>20 POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 3520\$</b>
EN TAXI O REMISE por autopista	168\$ + 25 \$ de peaje= 193\$	40 minutos	Por autopista	EN TAXI O REMISE por autopista	192\$ + 16 \$ de peaje= 208\$	40 minutos	Por autopista
<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>386\$</b>	<b>1 hora 20 minutos</b>	<b>POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 7720\$</b>	<b>TOTALES DIARIOS</b>	<b>416\$</b>	<b>1 hora 20 minutos</b>	<b>POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 8320\$</b>

Fuente: Liberali, A; Redondo, S (2011). Datos actualizados a abril de 2013.

A partir de análisis del cuadro precedente es posible observar las distintas opciones para llegar al destino propuesto, las cuales no se diferencian sólo por el costo económico sino también por el costo social entendido como el esfuerzo social que implica la movilidad. Existen ciertos empleos que exigen buena presencia o simplemente no es bien visto que sus empleados viajen en medios de transporte masivos, aunque los salarios no sean acordes a estas pretensiones. Por lo cual un gran porcentaje del personal viaja en autos particulares o combis, como un símbolo de status. Del mismo modo sucede con aquellas personas que no comparten ciertas pautas de comportamiento de los pasajeros de menores recursos e incluso con pasajeros de países limítrofes, con lo cual asumen costos económicos más elevados en pos del costo cultural. (Liberali- Redondo, 2011: 94). Asimismo estas distancias deben ser medidas en relación al costo orgánico que implica el esfuerzo físico de quienes realizan el traslado que varían en función del modo de transporte utilizado y de las condiciones de viaje. Viajar en ferrocarril desde las localidades analizadas en horarios pico implica un esfuerzo físico muy elevado y negativo, ya que como se mencionó con anterioridad, las condiciones de traslado son pésimas y el costo psicológico que contemplan las alteraciones psíquicas que implican el traslado, como el stress de viajar hacinado o manejar en horas pico donde los embotellamientos son muy frecuentes.

Retomando el análisis de los costos económicos, las diferencias para ambas localidades varían entre 150 a 8300 pesos mensuales.

Si consideramos que un sueldo mínimo ronda los 2500 \$ y que un gran porcentaje de la población residente en estas localidades perciben salarios promedios de 4500 pesos mensuales, podríamos afirmar que para estos sectores poblacionales la combinación tren/ subte y tren /colectivo, sería la mas aceptable, ya que esto implicaría el costo de medio día de trabajo para llevar a cabo la movilidad a lo largo del mes. Aunque la combinación Colectivo/ subte en el caso de Ituzaingó y sólo colectivo en el caso de González Catán implicaría la inversión de un día laboral para cubrir dicho costo, aunque en este caso se experimenta un incremento del tiempo de traslado que casi se duplica, respecto al uso del ferrocarril.

En párrafos precedentes hicimos mención a las características socioeconómicas de la población de Ituzaingó y de González Catán, considerándola en sus generalidades como una población de ingresos medio-bajos. Esto permite afirmar que las posibilidades de concretar su movilidad diaria en combi, auto particular y taxi o remis, resulta demasiado costosa.

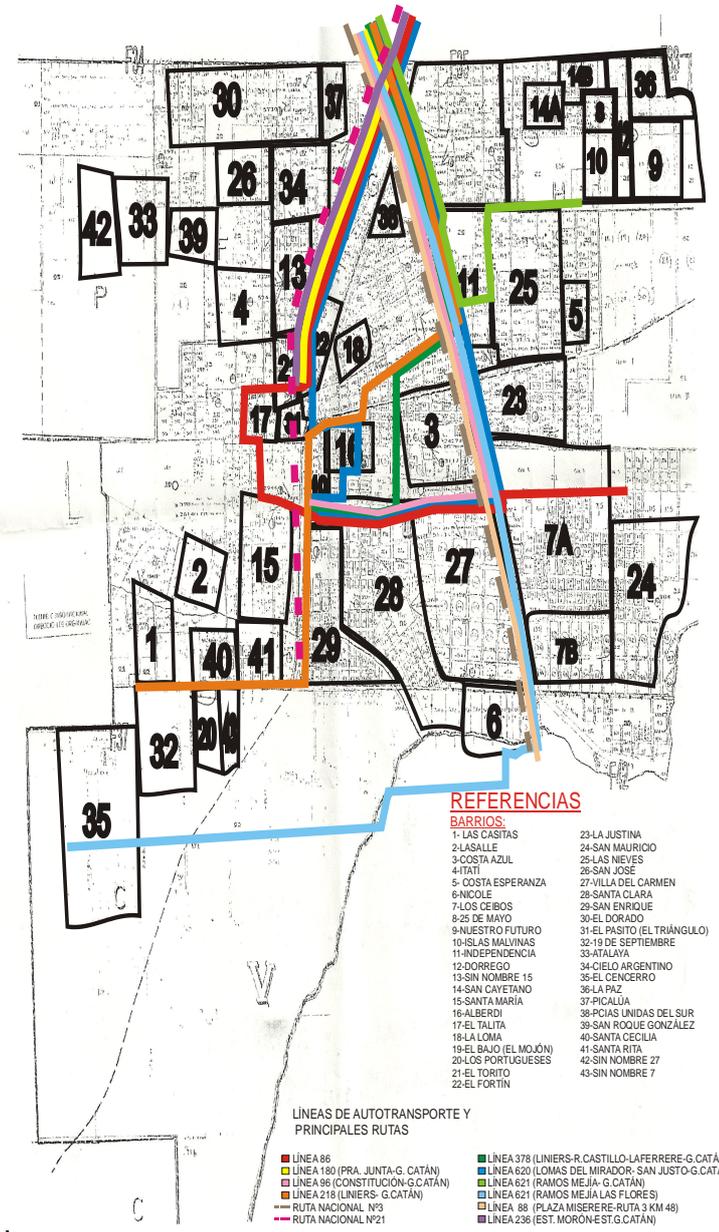
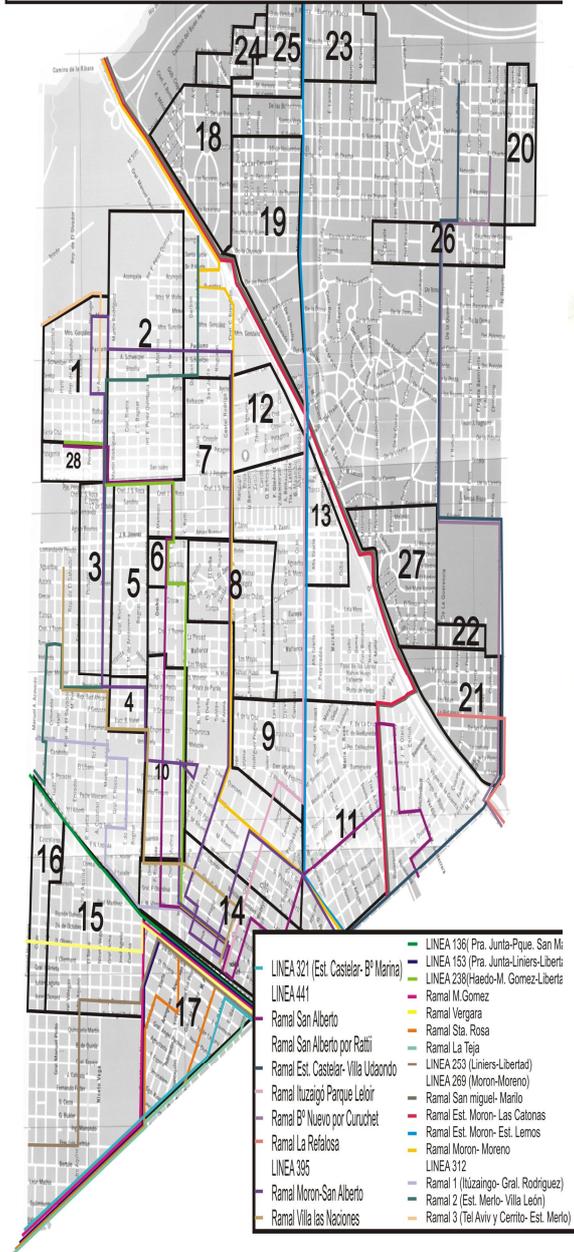
Las deficiencias en la accesibilidad a los modos de transporte público en el Área Metropolitana de Buenos Aires generan marginalidad social y exclusión limitando las posibilidades de acceder a servicios básicos como educación, salud, recreación y empleos más calificados, lo cual hace necesaria la reflexión acerca de las políticas implementadas en materia de transporte y en que medida éstas contemplan la inclusión y el derecho a las ciudad de estos sectores poblacionales.

## 4- Planos de la localidad de Ituzaiingó y González Catán

### Ituzaiingó

### González Catán

Localización de barrios y recorrido de líneas de colectivos de Ituzaiingó



Fuente: Redondo Solange, 2012.

Los planos muestran la distribución de barrios en los que se dividen las localidades analizadas, como así también el recorrido de las líneas de autotransporte que atraviesan cada una. Esto evidencia las similitudes referidas a la accesibilidad a los modos de transporte para ambos casos. Tanto la localidad de Itzaingó como González Catán son recorridas por nueve líneas de colectivo, con distintos ramales las cuales en su mayoría superponen su recorrido, limitándolo a las calles y avenidas principales y especialmente a las calles pavimentadas. Es por ello que podemos afirmar que gran cantidad de personas residentes en barrios más alejados de las estaciones ferroviarias y de los centros comerciales de las localidades estudiadas presentan serias dificultades de accesibilidad a los modos de transporte que les permiten incluirse socialmente y ejercer plenamente su derecho a la ciudad.

Tal como plantea Henri Lefebvre en su libro "el derecho a la ciudad" donde analiza la Carta de Atenas (importante manifiesto urbanístico de 1933) se planteaba que la localización de los barrios dentro de las ciudades debían ocupar los lugares más privilegiados, como así también se planteaba la prohibición del emplazamiento de viviendas a lo largo de las vías de comunicación. En resumen, se planteó zonificar la ciudad a partir de cinco usos fundamentales como vivienda, circulación, trabajo y ocio, poniendo mayor énfasis en el primero de estos, que debe tener prioridad por sobre los demás. Aquí se evidencia la principal discordancia con la realidad analizada, ya que muy por el contrario, los barrios especialmente los periféricos, no son prioridad dentro del esquema urbano. En el caso particular de la Ciudad de Buenos Aires, el centro ha pasado a ocupar un lugar de privilegio, por la concentración de actividades relacionadas con los servicios, la toma de decisiones y el ocio, así es como las viviendas dieron paso a oficinas, comercios, edificios públicos, etc, provocando el desplazamiento poblacional hacia la periferia. De esta manera, quienes cuentan con una posición económica más "acomodada" podrán elegir sus lugares de emplazamiento, dentro del centro urbano o en las periferias, especialmente en barrios cerrados o country, que ofrecen una nueva forma de urbanización que combina seguridad, estética y accesibilidad al centro urbano.

Pero estudios previos demuestran que un gran porcentaje de la población utiliza medios de transporte público, especialmente la población residente en estas localidades del Conurbano Bonaerense que no cuentan justamente con sectores poblacionales con recursos económicos elevados.

En el caso de Itzaingó sólo existe una línea de colectivo que conecta con la Capital Federal, mientras que González Catán es recorrida por cinco líneas que la conectan con distintos puntos de la Ciudad de Buenos Aires y localidades aledañas.

Las problemáticas relacionadas con el ferrocarril son similares, aunque aquí las frecuencias varían, ya que desde Itzaingó éstas rondan los cinco y ocho minutos entre cada servicio y el ferrocarril Belgrano Sur presenta una frecuencia mucho mayor, entre veinte y cuarenta minutos. En ambos casos estas frecuencias se llevan a cabo en situaciones ideales, que casi nunca se cumplen. Las condiciones de traslado también presentan coincidencias debido a que los ferrocarriles en general y las líneas que recorren la zona sur y oeste del Conurbano Bonaerense en particular, sufrieron el deterioro de su material rodante y de su infraestructura, como consecuencia de las políticas

neoliberales aplicadas en nuestro país a partir de 1990, que dejaron en manos de empresas privadas gran parte de los modos de transporte metropolitanos. A esta situación se le sumaron años de desinversión, irregularidades y desidia por parte de las empresas prestadoras de servicios y del Estado Nacional que subvenciona a las mismas. Desde hace varias décadas la lógica en materia de transporte parece ser el beneficio económico y los intereses de mercado más que las necesidades y demandas reales de la sociedad que claman porque los servicios de transporte urbanos vuelvan a ser servicios públicos y no instrumentos de lucro y enriquecimiento.

## **Reflexiones Finales**

El crecimiento y expansión que experimentó el Área Metropolitana de Buenos Aires en las últimas décadas no fue acompañado de la provisión de servicios básicos, entre ellos los servicios de transporte público, los cuales a partir de la implementación de las políticas neoliberales quedaron en manos de intereses privados, reduciendo gran parte de las vías férreas que otrora respondieran a la economía agroexportadora y que pasaron a considerarse un servicio lucrativo que debía generar ganancias y no prestar un servicio público. Lo mismo sucedió con los autotransportes, generando importantes deficiencias en la accesibilidad al transporte y evidenciando aun más las heterogeneidades que caracterizan al área.

Si consideramos que las deficiencias en el acceso al transporte debe ser considerado como una situación de pobreza, ya que aquellas personas que no cuentan con cantidad y variedad de modos de transporte suelen quedar marginadas y en muchos casos limitadas de acceder a la ciudad y ejercer su pleno "derecho" a la misma.

En este trabajo se realizó un análisis comparativo de dos localidades del Conurbano Bonaerense que se emplazan a una distancia aproximada de 30 km de la ciudad de Buenos Aires con el propósito de evidenciar sus similitudes y diferencias respecto a las posibilidades de inclusión y la accesibilidad a los medios de transporte.

Tanto la localidad de Ituzaingó como González Catán, presentan importantes heterogeneidades, respecto a otras áreas del Conurbano Bonaerense, tanto en la composición poblacional y sus características socio económicas, como las características que presentan los modos de transporte que les permiten a los residentes realizar sus actividades cotidianas.

Quedo demostrado a lo largo de este documento que los costos económicos que deben afrontar las personas que viven en las áreas periféricas en muchos casos supera los límites posibles. De este modo para los empleados cuyo salario ronda entre los 2500 y 4000 pesos mensuales, la distancia que necesitan recorrer para cubrir sus necesidades de movilidad, solo podría contemplar el uso del ferrocarril combinado con subte y colectivo, ya que el resto de las opciones, como el traslado en combi, auto particular y taxi o remis resultaría demasiado oneroso. Asimismo los costos sociales, culturales y

psicológicos que implica la movilidad de estos sectores poblacionales reviste gran importancia.

Debemos considerar que las situaciones descritas nos permiten reflexionar acerca de la manera en que se generan los escenarios que permiten el acceso y permanencia a la ciudad, que se traducen en una plena inclusión a la vida en sociedad. Resulta necesario entonces, repensar el papel ejercido tanto por el Estado en todas sus jerarquías como por las empresas prestatarias de los servicios de transporte público que no tienen en cuenta las necesidades de movilidad de la población sino que sólo contemplan el rédito económico, sin pensar en la inclusión y en la importancia que ésta representa para el desarrollo de la vida en sociedad y la posibilidad de acceder a las actividades cotidianas de la población a la que supuestamente destinan sus servicios.

## **Bibliografía:**

- Casabona, V y Guber, R. *"Marginalidad e integración: una falsa disyuntiva"* en Leopoldo J. Bartolomé (ed.) op. cit.
- Cravino, M. C; del Río J y Duarte, J (S/F) *"Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años"* Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Di Virgilio, M y Vío, M (2009) *"La geografía del proceso de formación de la Región Metropolitana de Buenos Aires"* Versión preliminar.
- Gutiérrez; A (2009a) *"La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública en la periferia de Buenos Aires"*. En XII EGAL, Montevideo, 3 al 7 de abril. ISBN 978-9974-8002-9-8
- (2009b) *"Movilidad o inmovilidad ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos"*. En XV CLAPTU. Buenos Aires. ISBN 978-987-22324-6-7
- (2009c) *"Movilidad y acceso: embarazo y salud pública en la periferia de Buenos Aires"* En XV CLAPTU. Buenos Aires. ISBN 978-987-22324-6-7
- Harvey, D (1977) *"Urbanismo y desigualdad social"*. Siglo XXI editores. Madrid.
- Kralich, S. (2001) *"Incidencia de los gastos de transporte sobre el bolsillo del asalariado. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires"* En asociación Argentina de especialistas en estudios del trabajo. 5º Congreso Nacional de Estudios de trabajo. Buenos Aires, 1 al 3 de agosto.
- Krüger, R. (2010) *"Diferentes patrones de movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Una perspectiva desde las urbanizaciones suburbanas"* En Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona. 1 de agosto. Vol XIV, nº 331.
- Lefebvre, H. (1969) *"El derecho a la ciudad"* Ediciones Península. Barcelona.
- (1976) *"Espacio y política"* Ediciones Península. Barcelona
- Liberali, A; y Redondo, S. (2011) *"La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires"* XIII Encuentro Internacional Humboldt. Dourados Brasil. 26 al 30 de septiembre Publicación digitalizada en CD. (Nº ISSN 2236-109x)
- Redondo S (2011) Trabajo de campo. González Catán- Ituzaingó. Junio, Julio, Agosto de 2011/ Agosto. Septiembre de 2012.
- (2012) *"Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza"*. En Orduna, M; Liberali, A; Vidal Koppmann, S. (2012). *"Movilidad y pobreza. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires"*. 1º ed- Buenos Aires: el autor.
- República Argentina. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) (1991/2001/2010): Censos Nacionales de Población y Viviendas. Buenos Aires.

