

Estudio sobre la movilidad urbana e interurbana en el Partido de la Matanza. Los casos de Ramos Mejía, Villa Luzuriaga y San Justo.

Jimena Dmuchowsky.

Cita:

Jimena Dmuchowsky (2015). *Estudio sobre la movilidad urbana e interurbana en el Partido de la Matanza. Los casos de Ramos Mejía, Villa Luzuriaga y San Justo. XI Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-061/968>

ESTUDIO SOBRE LA MOVILIDAD URBANA E INTERURBANA EN EL PARTIDO DE LA MATANZA. LOS CASOS DE RAMOS MEJÍA, VILLA LUZURIAGA Y SAN JUSTO

Lic. Jimena Dmuchowsky

CETAM. Centro de Estudios de Transporte Área Metropolitana

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo. Universidad de Buenos Aires

jimenagd@hotmail.com.ar

El objetivo de este trabajo será analizar la situación en la que se encuentra la movilidad urbana e interurbana de pasajeros, en un partido del corredor oeste del Área Metropolitana de Buenos Aires. Se tomará el Partido de La Matanza y se caracterizarán tres ciudades, Ramos Mejía, San Justo y Villa Luzuriaga, de compleja accesibilidad al transporte público ya que se encuentran en un espacio intersticial entre el Corredor Sudoeste y el Corredor Oeste. Considerando la movilidad como el conjunto de desplazamientos de personas que se producen en un entorno físico, se estudiarán las estrategias que emplean los habitantes de estas localidades para su traslado diario, ya sean formales o informales, públicas o privadas, y las principales rutas de accesos y traslados.

Partiendo de la idea de que el Área Metropolitana de Buenos Aires sigue un patrón de ciudad difusa, fragmentada y con presencia de segregación, la principal hipótesis de trabajo planteada sostiene que el acceso a la movilidad es un factor de segregación que acentúa o intensifica dicha situación. En ese sentido, a partir de la caracterización de la movilidad y la conectividad en estas ciudades, se intentará explicar la relación que existe entre la segregación socio residencial y la movilidad.

Palabras Claves: Movilidad- Área Metropolitana- Segregación – Suburbanización - Corredor

Introducción

En el siguiente trabajo se analizará la *Movilidad* en el corredor oeste y sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires a partir del contexto del proceso de *fragmentación*, acompañado de la consiguiente *polarización*, que afectó a la región. Dicho proceso se inserta en el contexto de la economía globalizada con una matriz económica ligada a la valorización financiera, la producción de bienes de consumo y bienes de capital. Asimismo, el cambio en el paradigma económico, revelará sus consecuencias también en la disposición y distribución del espacio. Esta nueva disposición genera procesos de fragmentación y segregación espacial, que adquieren características determinadas. En este trabajo se tomaron los casos de tres localidades del Área Metropolitana de Buenos Aires, características de uso residencial para sectores medios, que surgieron producto de los procesos de suburbanización ocurridos a mediados del siglo pasado y fueron evolucionando, creciendo y densificándose. En sentido, se analizarán las implicancias de los procesos de suburbanización en la segregación residencial y el acceso a la movilidad, sobre todo en aquellos sectores más vulnerables.

El trabajo está estructurado en tres partes, una primera donde se especifican las características que adoptaron los procesos de suburbanización y se presenta un diagnóstico de las particularidades que adopta la nueva forma urbana en las últimas décadas, con sus dinámicas y proceso propios. En segundo lugar, se introduce una descripción de la situación actual en relación a la movilidad en el Gran Buenos Aires, y finalmente, en el tercer apartado, se caracterizan las tres localidades, las principales vías de acceso y las redes de transporte, incluyendo las estrategias de movilidad.

Respecto a la metodología empleada, se optó en primer lugar por tomar una serie de entrevistas en profundidad a vecinos de las localidades escogidas a fin de intentar extraer de sus relatos las experiencias en los viajes empelando transporte público y/o privado, definir los destinos y las principales vías por donde se trasladan. Las entrevistas se tomaron con un guion que orientaba la situación pero no pautaba las preguntas o respuestas de modo cerrado y/o definido (Vasilachis de Gialdino, 2006). A su vez, a esta información se le integraron datos oficiales extraídos de las encuestas ENMODO e INTRUPUBA (2006-2007) y la encuesta Origen- Destino realizada en 2014 en La Matanza por el Proyecto Transporte Urbano para Áreas Metropolitanas (PTUMA), con el objetivo de fundamentar las afirmaciones realizadas. Por último, fue complementado el trabajo de recolección de datos, mediante la observación directa, desde donde se elaboraron inventarios con información que luego sería refutada o

complementada a través de las entrevistas realizadas. Este escrito constituye un avance de un trabajo que se continúa realizando en la actualidad.

Fragmentación, polarización, segregación y autosegregación. Breves definiciones conceptuales

Los procesos de fragmentación en el Área Metropolitana de Buenos Aires se evidencian en la reestructuración territorial, ocurrida en un principio a partir de los procesos de *suburbanización*. Este proceso comenzó a evidenciarse con mayor énfasis entre las décadas '40 y el '70 a través de los loteos populares, que tuvieron como protagonistas a sectores populares que pudieron acceder a su primera vivienda. Sin embargo, en las últimas décadas dicho proceso de suburbanización adoptó otras formas: urbanizaciones cerradas, barrios privados o *countries*, que si bien en sus orígenes se conocían como lugares de segunda residencia, en la década del '90 se convierten en lugares de residencia permanente para sectores medio-altos. Estos procesos de *suburbanización* ponen en crisis la concepción clásica del tejido urbano y su unidad funcional, la manzana.

Los procesos de estructuración espacial están relacionados con los periodos de cambios económicos, demográficos, sociales y políticos que afectan el desarrollo metropolitano, dirá Torres en su *Mapa Social de Buenos Aires* (2006). Los procesos de suburbanización comienzan en la década del '40 donde se iniciaría un primer periodo de expansión, luego existe un segundo periodo entre 1940 y 1960 donde se producen grandes cambios, el tercer periodo es abarcado entre los '60 y los '80 donde dejan de tener continuidad los procesos socio-espaciales anteriores para dar paso a un último periodo caracterizado por un cambio y el surgimiento y afianzamiento de nuevas tendencias.

Si nos concentramos en la primera etapa, a partir del procesos de industrialización por sustitución de importaciones volcada hacia el mercado interno, la segregación está definida por las diferencias en los sectores urbanos (nortes, oeste, sur) y no tanto por las diferencias radiales (centro-periferia). Respecto del transporte urbano, hacia la década del '30, en la ciudad de Buenos Aires funcionaba los tranvías eléctricos, había tres líneas de subterráneo y varias líneas de colectivos. En la segunda etapa, es cuando se observa el verdadero crecimiento metropolitano concentrado en la zona periférica configurándose así una nueva estructuración espacial diferente de la anterior. Esta reestructuración interna está relacionada con el nuevo contexto político de inclusión de masas trabajadoras que consumen, donde el Estado incrementa su papel interventor en un mercado interno productor de bienes y servicios. El ferrocarril se

nacionaliza en 1948, y aunque no se logre lo mismo con la corporación de Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, si se avanzó en la expansión de líneas de colectivos. Esta expansión es un reflejo del cambio en los hábitos en la tenencia de la propiedad, hacia la densificación de estos nuevos subcentros. La posibilidad de acceder a un loteo económico fue posible también gracias a la reducción de la jornada laboral, que favoreció la posibilidad de nuevos desplazamientos de los trabajadores hacia su lugar de residencia alejados de la Capital Federal, principal locación de los empleos. Por otra parte, la ley de congelamiento de alquileres y la ley de propiedad horizontal favoreció la densificación de ciertas zonas y barrios de la Capital.

En el tercer periodo, iniciado en la década del '60, muestra una desaceleración del crecimiento y una inestabilidad institucional que desmanteló los mecanismos de subsidios que caracterizaron la época anterior. Se impulsaron planes estratégicos aunque ninguno logró concretarse en su totalidad. Un nuevo discurso es admitido por el Estado, opuesto a participar en estrategias de ordenamiento territorial. Los principales cambios en la estructura urbana que se evidenciaron fueron: la evolución de la “Villa Miseria” hacia el “Asentamiento”, procesos de urbanización de grupos de elites y el acrecentamiento de las tendencias hacia el deterioro central: ‘Hoteles pensión’, ‘Villas’, ‘Casas tomadas’.

En el último periodo, el peso de la población de Capital Federal disminuye, en relación al nivel nacional, sin embargo, el peso de la población en Villas se incrementa, reflejo de las políticas económicas exclusivas. En el AMBA, el crecimiento se concentra en la segunda corona. Los procesos de suburbanización se evidencian en la ocupación de espacios en zonas con presencia de autopistas radiales que comuniquen con otras rutas de fácil acceso para sectores de altos ingresos. A su vez, la disminución en el subsidio en el transporte público que se iba evidenciando a partir de 1960, muestra una posible causa para explicar el agotamiento del modelo de suburbanización. A su vez, la ausencia de políticas públicas urbanas ‘explícitas’ y el surgimiento de nuevos códigos de uso del suelo y de edificación que regulan la especulación que existía detrás de los loteos, frena la expansión y favorece esta situación.

En la Argentina, la introducción de una economía de corte neoliberal significó la reducción y limitación en las funciones y alcances del Estado, así como su redefinición. Significó también la privatización y concesión de empresas y servicios públicos, y la efectivización de la transformación del paradigma de producción, con reducción de la participación industrial en la economía. El pacto social se quebró, el Estado dejó de ser el agente de integración social, para convertirse en un agente promotor del capital privado, quien se constituye como el principal actor y factor del proceso de producción del espacio. De esta

manera, la fractura que se observa en el ámbito económico y social se evidencia también en las manifestaciones espaciales. La ciudad asume las tendencias globales y se reconfigura con patrones de fragmentación y segregación que se observan en la actualidad.

En el contexto de la ciudad global, se observan tendencias globalizantes que generan una nueva dinámica en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Estas tendencias se evidencian en una nueva dinámica inmobiliaria; la difusión de grandes equipamientos de consumo, ocio y espectáculos; la consolidación y ampliación de distritos de gestión empresarial; nuevas lógicas de localización del capital industrial, y el rediseño de la red de transporte metropolitano (Torres, 2001). De esta forma, se observan también nuevas dinámicas territoriales que generan un nuevo patrón de *metropolización*¹. Los territorios estructurados fundamentalmente en base a la articulación horizontal y contigua de los lugares o regiones pasan a convertirse en territorios estructurados en forma de red. Las tendencias globalizantes generan nuevos objetos urbanos o artefactos de globalización, es decir, nuevos términos, lógicas, formas, mecanismos, factores y actores que operan según las decisiones y estrategias globales del capital. Las nuevas inversiones extranjeras directas, están orientadas hacia la hotelería, la renovación industrial y los grandes proyectos urbanísticos, es decir, están ligadas al consumo y el esparcimiento, mientras que las inversiones locales se dirigen hacia las urbanizaciones periféricas (*countries*, barrios cerrados) y la redefinición del sistema de autopistas y accesos. Los destinos de las inversiones en infraestructura de transporte y circulación que favorecen la aparición de nuevos espacios de producción, consumo y residencia a través de los procesos de *metropolización* y urbanización, que llevan a una mayor “motorización”, es decir, mayor utilización de vehículos particulares para trasladarse en detrimento del transporte público (Ciccolella, 1999).

El proceso de fragmentación se ve acompañado por un proceso de *polarización*, principalmente evidenciado en los patrones de autosegregación, que coincide con el fin del pacto populista, donde la ciudad era un ámbito de integración. Este tipo de vecindades dramatiza los contrastes socioespaciales e impone una lógica de fragmentación urbana. A su vez se asocia a la fragmentación, la segregación. La segregación residencial, se define por la desigual distribución de grupos de población en el territorio, que se manifiestan de diversas maneras, como la homogeneidad social de las distintas subdivisiones territoriales en que se

¹ entendiendo este concepto en términos de la estructura, morfología y paisaje que adquieren las ciudades al momento de extensión, *suburbanización* y crecimiento hasta convertirse en metrópolis, cuyo origen puede rastrearse en el proceso de *suburbanización* de las grandes ciudades estadounidenses.

puede estructurar una ciudad, la proximidad física entre los espacios residenciales de los distintos grupos sociales, y la concentración de grupos sociales en zonas específicas de una ciudad. También puede definirse como el grado de proximidad espacial o de aglomeración territorial de las familias pertenecientes a un mismo grupo social, sea que éste se defina en términos étnicos, etarios, de preferencias religiosas o socioeconómicas (Rodríguez, 2004). Su origen se debe a condiciones socioeconómicas y actúa como mecanismo de reproducción de las desigualdades de las cuales ella es una manifestación; la reducción de los ámbitos de interacción de los grupos agrava sus consecuencias. Puede describirse o determinarse una situación de segregación a partir de la definición de un grupo socioeconómico específico (elite, medio) o la identificación de zonas de composición social homogénea que pueden ser segregados (áreas pobres, áreas ricas). Las causas de la misma pueden ser por crecimiento natural de los grupos socioeconómicos, por patrones de migración o por modificaciones dentro de cada grupo social. Es difícilmente medible en términos cuantitativos; en términos cualitativos puede apreciarse a partir de las consecuencias que trae en la población.

Las tendencias liberalizadoras del mercado, las obras de infraestructura y la concentración del capital privado, favorecieron estos procesos de segregación. Dichos procesos deben entenderse como un efecto natural de la operatoria de los mercados del suelo. La motivación es la valorización inmobiliaria por sobre la construcción de una identidad de grupo, o la búsqueda de una mejor calidad de vida en un espacio ligado a la naturaleza, el paisaje y la seguridad. La reforma económica observada en los '80 proporcionó una transformación y crecimiento del sector inmobiliario privado y del patrón de segregación residencial, que consecuentemente ha llevado a la reducción de la distancia física entre los grupos sociales.

Configuración del transporte en el AMBA

La urbanización actual se caracteriza por la noción de ciudad difusa, y el surgimiento de nuevas centralidades, es decir una ciudad policéntrica. El crecimiento muestra que la periferia se hace cada vez más lejana, las nuevas pautas culturales y modos de vida favorecen la autonomía de la movilidad y el empleo de otras vías para traslados, en su mayoría autopistas. Sin embargo, la configuración del AMBA, sigue siendo monocéntrica, dándole mayor peso al área central de la Capital Federal. Dicha monocentralidad se encuentra ligada a la configuración de las redes de transporte, tanto de autopistas como de transporte público masivos (ferrocarriles, colectivos, etc.). La movilidad se configura en forma radio céntrica, sustentada en los ejes

troncales de urbanización y transporte. En los últimos veinte años las tendencias muestran que hubo un crecimiento de la motorización individual (favorecida por la situación de relocalización de vivienda permanente en lugares donde se sirven autopistas de fácil acceso); una generalización de los subsidios, como contrapartida al incremento en los boletos del transporte público ocurridos años antes; el surgimiento de posiciones empresariales dominantes en el transporte público masivo, desaparece la empresa pública y la gestión pasa a estar en manos de grupos privados; la disparidad entre la calidad del servicio de los ferrocarriles y el autotransporte y la instalación y crecimiento de nuevos servicios colectivos (remis, chárter).

Si se analiza la red del transporte público, se notará claramente su carácter de inmovilidad, sin embargo dicha circunstancia es disonante con la dinámica metropolitana, demográfica y territorial. En la ciudad global perdura el transporte público masivo del capitalismo monopolista (Gutiérrez, 2012: 93). A su vez, si se observa la cobertura de líneas y ramales de colectivos, siempre la nacional se encuentra por encima de la provincial y la municipal, y atendiendo al nivel socioeconómico, cuanto menor es éste, menor cobertura territorial y peores condiciones se observan en el transporte. La inmovilidad puede estar relacionada seguramente con la nueva dinámica empresarial de gestión mencionada previamente, que decide no invertir donde sería necesario, pues no resultaría redituable afrontar nuevos gastos en sectores donde peores indicadores socioeconómicos se observan y menores traslados se efectúan. Según datos de INTRUPUBA (2006-2007), entre CABA y la primera corona se generan el 78% de los viajes, mientras que entre CABA y la segunda el 20%, relegando a un 2% los viajes entre la Capital y la tercera corona. La invisibilidad está relacionada con la falta de posibilidad de lucro de las empresas así como la falta de planificación, sería difícil pensar que las empresas pudieran abrir una nueva competencia poniendo en riesgo su rentabilidad. A partir de ello se puede evaluar que el transporte público no estaría llegando la ciudad en expansión, en términos demográficos y territoriales, ni a los sectores más vulnerables en términos económicos. Resumiendo, se podría decir que la gestión del transporte público reproduce desigualdades; la cantidad y calidad del servicio favorecen la conexión radial por sobre la transversal, y la regional (centro-periferia) por sobre la local.

En los años '70, la red de transporte público masivo se estructuraba a nivel territorial y económico en el AMBA. En la actualidad, la red de autopistas son las que estructura el crecimiento territorial y económico generando nuevas centralidades (centro de consumo y de producción). Sin embargo, el transporte público masivo, estructura el crecimiento demográfico absoluto, el mayor nivel de población y densidades. La red de transporte resulta una opción

viable en la Ciudad de Buenos Aires y en la primera y segunda corona del AMBA, aunque en la periferia lejana no, son las autopistas las principales estructuradoras. El transporte colectivo, es comparativamente menor en las zonas periféricas, lo sean en relación al área consolidada (CABA y primera y segunda corona), a las zonas intersticiales o al área central de las localidades que componen la metrópolis. La troncalización de las redes (concentrar espacialmente los servicios en menos corredores de mayor capacidad) no resuelve el problema de la cobertura territorial.

Los cambios acaecidos en los últimos veinte años, muestran un panorama general sobre lo transportes colectivos: la falta de información, la rigidez reglamentaria, la restricción de cobertura, diversificación de los servicios y la clandestinidad. El déficit se intenta cubrir con servicios clandestinos de transporte colectivo, con mayor incidencia en la periferia lejana, que no sólo es ilegal e irregular, si no que produce y reproduce vulnerabilidad y a su vez invisibilidad en la incapacidad de gestión.

La desigualdad sin lugar a dudas es un desafío que requiere superar el déficit de transporte en la periferia. La superposición local de redes de transporte público y colectivo con diferente jerarquía y disímil cantidad y calidad de servicio, plantea desigualdades que admiten la contigüidad territorial, consonantes con la fragmentación socio-territorial de la metrópolis, en la que conviven urbanizaciones cerradas y barrios marginales. (Gutiérrez: 100). Las discusiones que se dan plantean la necesidad de hacer más eficiente lo preexistente, sin embargo, habiendo un transporte de baja cobertura territorial, orientado a grandes densidades de población organizadas en torno a ejes troncales de mayor valor del suelo y nivel socioeconómico, se refuerzan las desigualdades existentes. El transporte debería crearse y gestionarse para que sea más equitativo.

Movilidad en las localidades de Ramos Mejía, San Justo y Villa Luzuriaga.

En este apartado se introducirán las localidades presentadas en el estudio a fin de caracterizarlas y luego, a partir de los datos aportados por los entrevistados y otros extraídos de INTRUPUBA y ENMODO, se intentará realizar un diagnóstico de cuáles son los servicios que se observan y qué características presentan en cada una de las localidades presentadas.

La ciudad de **Ramos Mejía** está ubicada sobre las vías de comunicación más importantes de la zona Oeste: Av. Rivadavia (Ruta Nacional N° 7), Av. Gaona (Acceso Oeste), FC. Sarmiento, Av. Díaz Velez y Av. Mosconi. La superficie del predio que ocupa es de 11,9 Km². La distancia que la separa del centro de la Capital Federal es de poco más de 14 Km. y en su punto extremo no llega a los 18 Km. Dentro de los límites de la Ciudad, está establecida una población actual de aproximadamente 118.000 habitantes. Teniendo en cuenta que sus límites circunscriben una superficie de aproximadamente 11.90 km² con una densidad de 9.756,47 Hab/Km². El pueblo de Ramos Mejía fue declarado ciudad mediante la ley provincial 6802, el 17 de septiembre de 1964 y promulgada 4 días después.

Entre los hechos históricos más sobresalientes para la configuración actual de la ciudad se rescatan que en 1858 llegó el primer tren a esa zona en lo que se denominó apeadero San Martín, ubicada donde hoy se encuentra la actual estación Ramos Mejía. Allí los herederos de Ramos Mejía donan cuatro manzanas para que se levanten los edificios públicos. Así es que en el pueblo se fueron asentando numerosas casas quinta, donde muchas familias de la alta sociedad porteña edificaron importantes residencias de verano o para fin de semana. El adoquinamiento de la Avenida Rivadavia en 1904, el mejorado en la Avenida de Mayo en 1913 y el pavimento en los años treinta tuvieron un efecto importante en la calidad de vida de los habitantes. En 1921 llega el primer servicio público de transporte automotor de pasajeros, el germen de la compañía que luego se transformó en la empresa Transporte Ideal San Justo, línea 96. En 1923 se produjo la electrificación del Ferrocarril Oeste en el tramo Once-Moreno que permitía combinar con el subte hacia la Plaza de Mayo. El slogan de esa época era: "del subte al tren sin cambiar de andén"². En 1925 la empresa *Furst Zapiola y Cía.* remató 25 manzanas en 502 lotes. La explosión inmobiliaria no se detuvo como tampoco la modernización.

El centro de la ciudad se encuentra en las inmediaciones de la estación de ferrocarril que lleva su nombre y corresponde a la línea Sarmiento, es por ello que se lo categoriza como Estación y constituye un centro de trasbordo principal, donde en hora pico se registran aproximadamente 92.500 pasajeros por día (INTRUPUBA). Circulan por la ciudad 14 líneas de transporte público colectivo³ que en algún momento de su recorrido pasan por la estación de ferrocarril. Las principales vías de circulación corresponden a las vías de ferrocarril y a las avenidas o calles por donde se observan los recorridos de las líneas de transporte público colectivo: Av.

² Extraído de: <http://www.ramosmejia.com/historia.html>

³ Líneas: 1, 88, 96, 136, 153, 162, 163, 166, 172, 205, 242, 298, 378, 620 y 621.

Rivadavia, Av. de Mayo, Pte. Perón (ex Gaona), Alem, Ricchieri, Av. Gral. Alvarado, Av. San Martín. En relación al transporte privado, frente a la estación, tanto del lado norte como del sur se emplazan paradas de taxis, y en algunas esquinas cercanas a la estación o sobre las avenidas principales (Av. De Mayo y Av. Rivadavia) se observan paradas de chárteres o combis, que no están señalizadas pero los usuarios son informados por las empresas de en qué lugares se emplazan⁴. En esta ciudad se observa que funciona como nodo de transferencia tanto para el transporte público como para el privado, tanto para aquellos pasajeros que se trasladan al interior del partido o quienes viajan a la Capital Federal, circulan y transitan por el centro de la misma. Por lo general se emplea el transporte colectivo para trasladarse desde su residencia a fin de combinar luego con el ferrocarril o alguna otra línea para viajar a la Capital, en menor número se observa que utilicen el sistema privado de transporte colectivo (combis) que pueden ser contratadas por decisión de cada pasajero en función de buscar un mayor confort, a un costo mucho mayor, o bien son provistas por las empresas donde trabajan. Por otro lado, se observa también que para trasladarse al interior del partido o hacia otras localidades del AMBA, se produce el trasbordo hacia otra línea de colectivo o hacia el ferrocarril mismo. Por lo general, los taxis se emplean para hacer viajes cortos, llegar más rápido a lugares alejados de las principales avenidas por donde circula el transporte público o en horario vespertino cuando la frecuencia del mismo es menor o directamente no se prestan servicios. Se trata de una ciudad donde el nivel socioeconómico es medio, medio-alto, y la cobertura del transporte en algunas zonas es bajo, ya sea porque están alejadas de las avenidas principales o porque los servicios que circulan por la zona tienen poca frecuencia. Esta situación deriva en que quienes tengan acceso decidan tener movilidad automovilística propia o recurran al servicio formal o muchas veces informal de agencias de remises que no están registradas para trasladarse hacia la estación de la ciudad.

San Justo es la localidad cabecera (donde se encuentra la Municipalidad, el Poder judicial y el Poder Legislativo) del partido de La Matanza. Tiene por límites la calle La Paz (Universidad de La Matanza), Rivera Indarte, Alberto Lartigau, Camino de cintura, Venezuela hasta Pedro Ignacio Rucci, Avenida Crovara, Peribebuy, Formosa hasta Avenida Mosconi y hasta Zapiola, luego Ancaste hasta la calle La Paz nuevamente. Hacia el Oeste limita con Villa Luzuriaga y Sudoeste con Isidro Casanova, al norte con Ramos Mejía, al este con Lomas del Mirador y La Tablada y al sur con Ciudad Evita. Desde el Congreso de La Nación hasta la rotonda de San

⁴ Empresas: Mundo chárter; Via Ramos; Cercano oeste; Mercobus; Agatour.

Justo hay casi 19 kilómetros. Desde Cañuelas yendo por Ruta 3, hay aproximadamente 43 kilómetros hasta San Justo. Tiene una superficie total de 26 km². Dentro de la localidad se encuentran todos los tribunales de La Matanza, los registros del automotor, la Universidad de La Matanza y el Hospital Italiano de San Justo. A pocos metros de dicha rotonda también se encuentra la terminal de ómnibus, en la Avenida Monseñor R Bufano (Camino de Cintura). El día 5 de agosto del año 1856, el Gobierno provincial acepta la donación de tierras para la erección del pueblo cabecera que queda así fundado el 25 de diciembre del año 1856, gracias a la donación de Don Justo Villegas fue quien donó las tierras para que se pudiera construir la Catedral de San Justo, la comisaría, un colegio y la sede de la municipalidad de La Matanza. Los terrenos también eran donados para construir un cementerio y un mercado. El nombre de San Justo al pueblo respondió al deseo de sus fundadores para perpetuar la memoria de quién hizo posible la fundación del mismo el Sr. Justo Villegas. El 25 de diciembre de 2006 la ciudad de San Justo cumplió 150 años.

En el caso de la ciudad de San Justo, se encuentra la estación de ferrocarril que lleva su nombre correspondiente a la línea Roca, servicio diésel que une las localidades de Temperley y Haedo, sin embargo, el volumen de pasajeros es comparativamente menor, respecto de la línea Sarmiento en la estación de Ramos Mejía, próxima a esta última. El centro de transferencia se registra en la plaza principal donde se encuentra la Municipalidad. Constituye una estación principal donde se registran 43.300 pasajeros diarios (INTRUPUBA) y un lugar de trasbordo, aunque el mayor caudal de pasajeros se percibe en las líneas de transporte público colectivo que circulan por la zona y son aproximadamente 28⁵. Las principales vías de circulación son La Ruta 3, Camino de Cintura, Av. Illia, Av. Yrigoyen, Av. Pte Perón (ex Kennedy), Varela, Arieta y Almafuerce. Respecto del transporte privado, en la plaza principal se emplaza una parada de taxis y por la cercanía circulan también combis que coinciden con las mismas empresas que se mencionaron anteriormente que circulaban por la ciudad de Ramos Mejía. Sin embargo, es importante destacar que aquí se observa la presencia de servicio informal de combis, sin registro ni identificación de empresas prestadoras, principalmente sobre la Ruta 3, que circulan por la misma desde localidades más alejadas en la segunda o tercera corona y tiene un punto de ascenso y descenso de pasajero en San Justo y luego en Liniers para quienes viajan hacia Capital. La presencia de este tipo de servicios informales está relacionado con la baja

⁵LíneasSanJusto:54,55,88,96,97,113,172,174,180,185,205,218,242,284,298,306,321,325,338,378,382,406,620, 621,622,624,628 y 630.

cobertura del servicio formal, no sólo en el alcance del recorrido sino en la frecuencia de los servicios, sobre todo los nocturnos ya que la mayoría de las empresas no lo prestan.

Villa Luzuriaga es una de las localidades del partido de La Matanza, limita al norte y al oeste con el partido de Morón, al este con la ciudad de San Justo, al sur con las ciudades de Rafael Castillo e Isidro Casanova, y al nordeste con la ciudad de Ramos Mejía. En el año 2010 la legislatura provincial le concedió el status de "ciudad". El desarrollo de la ciudad está íntimamente relacionada con el momento de acceso a la vivienda para sectores populares donde se hizo evidente la expansión hacia los municipios adyacentes a la ciudad, en pleno crecimiento, favorecidos por los nuevos loteos y la aparición de medios de transportes, entre los que se destacaba el tren. En este sentido, la zona había sido loteada durante la segunda mitad del siglo XIX por la sucesoria de Justo Villegas, se fraccionó, instalándose en la zona numerosas quintas fruti hortícolas, viveros, y el matadero, potenciales fuentes de trabajo que atraieron a la zona a los primeros vecinos estables, quienes formaron así el primer centro urbano, conocido como “la Villa Vieja”.

Actualmente la ciudad de Villa Luzuriaga está conformada por diversos barrios, con sus características propias. Los núcleos urbanos, que dieron origen a las actuales localidades, fueron resultado de un largo proceso de formación que comenzó a mediados de siglo XIX, cuando las antiguas chacras coloniales, de grandes extensiones, fueron fraccionadas en parcelas, que dieron origen a explotaciones agrícolas menores, las cuales, entre fines de siglo XIX y principio del XX, tras una nueva subdivisión de la tierra, originaron parcelas de características urbanas residenciales. Los nombres de estos barrios son: Villa Luzuriaga (la Villa Vieja); Barrio Marina; Barrio Villa María Mazzarello; Barrio Manzanares; Barrio Los Pinos; Barrio Peluffo y Barrio Parque Peluffo, y Otros Barrios. En la década del 40, a través del Plan Eva Perón, comienza a urbanizarse la zona delimitada por las calles Triunvirato, Camino de Cintura, América y Presidente Perón formándose barrios que se conocían por el nombre de los sindicatos que habían gestionado los créditos. Surgen así, el Barrio de la Unión Ferroviaria, el Barrio Aeronáutico, el Barrio de la Corporación Argentina, el Barrio de Gas del Estado.

En La ciudad de Villa Luzuriaga la situación que se presenta respecto a la movilidad es diferente. Si bien el ramal de ferrocarril de la línea Roca atraviesa la localidad no se halla ninguna estación principal que lleve el nombre de la misma, a su vez, no es considerado por INTRUPUBA como un centro de trasbordo. Se trata de una ciudad de características netamente residenciales, donde la población se traslada hacia otras ciudades o localidades como destino o como lugar de trasbordo. Los principales destinos son la ciudad de Morón, Haedo, Ramos Mejía

y Liniers para realizar trasbordo. El transporte público se encuentra monopolizado por una única empresa que realiza los recorridos por la zona, *La Cabaña* es quienes administran los servicios de las 4 líneas que cubren la localidad: 242, 172, 298 y 624. Durante el día presentan buena frecuencia en hora pico, sin embargo el resto del día se presentan dificultades para viajar y por la noche no presentan servicios nocturnos, con lo cual obligan a los pasajeros a recurrir a servicios privados. Se encuentran remiserías fácilmente sin embargo no se observan paradas de taxis, el servicios de combis que se presta lo ofrecen dos empresas que trabajan en la zona. Las principales vías por donde circulan las líneas de colectivos son la Av. Pte. Perón (ex Kennedy), América, Av. Santa María, Arieta, Triunvirato e Indart. Por estas calles y avenidas como se dijo circula el transporte público de pasajeros, sin embargo, en las zonas más alejadas (del otro lado de camino de cintura) a estas vías, quedan relegadas del acceso al transporte, con lo cual deben trasladarse a pie o buscar otras estrategias para poder acceder a los lugares por donde circulan los mismos. Estas zonas coinciden con los barrios más humildes, con lo cual se presenta otro indicio de confirmación de hipótesis de que los sectores más empobrecidos son quienes menor acceso tiene a la movilidad pública.

Según la encuesta Origen-Destino realizadas en La Matanza por PTUMA (2014), del total de viajes, los resultados destacados por mayor concurrencia son: en el caso de Ramos Mejía (13010), 16% a San Justo, 13,5% a González Catán y 11% a la propia ciudad de Ramos Mejía. En el caso de San Justo (61635): 13,5% va a Gregorio de Laferrere, el 15,7% a Virrey del Pino y el 12% a González Catán. En Villa Luzuriaga (6241), el 17,35% viaja hacia Isidro Casanova, el 15, 2% hacia San Justo y el 12,51% hacia Gregorio de Laferrere. En los tres casos, los menores viajes se orientan hacia zona sur del AMBA. En estas localidades los principales destinos no son Capital Federal, lo cual muestra que la mayor parte de la movilidad se da al interior del municipio que es donde se precisaría brindar mejor servicio y cobertura. Ramos Mejía y San Justo al ser centros de trasbordo, muestran que lo destinos de los viajes son hacia localidades la interior del municipio. En el caso de Villa Luzuriaga, los desplazamientos pueden estar condicionados por lugares de trabajo ya que no se trata de un lugar de trasbordo. Si en cambio el análisis se hiciera por servicios y cantidad de viajes, los más sobresalientes son la línea 620 y la 88, que circulan por San Justo y Ramos Mejía, y presentan un 50% y un 66,8% de viajes, respectivamente, cuyo destino es Capital Federal. Es decir que de los servicios disponibles, sólo dos líneas representan la elección principal para desplazarse hacia la Capital, mientras que el resto de los servicios son intramunicipales o están dirigidos hacia otras

locaciones del conurbano. De estas líneas, sólo la 88 entra a capital, la otra línea implica un trasbordo en algún lugar, en Ramos Mejía o en su terminal en Lomas del Mirador.

Conclusiones

A partir del análisis propuesto, desde una perspectiva teórica sobre la configuración territorial del Área Metropolitana de Buenos Aires, y a partir de los principios de análisis basados en fuentes primarias y secundarias en relación a la configuración de la movilidad y el transporte en las localidades escogidas, se puede concluir que el transporte no llega a la ciudad en expansión, en términos territoriales ni demográficos, ni a los sectores más vulnerables en términos económicos.

La situación de segregación residencial se puede evidenciar en los tres casos elegidos, principalmente por la dificultad de accesibilidad que caracteriza al corredor. Sin embargo, las estrategias de movilidad son diferentes. Quienes pueden acceder a la automotorización o a estrategias privadas (charters) lo emplean. Por otro lado, están quienes no acceden a ello pero si tiene acceso al transporte público, que por lo general significa combinar dos o tres medios, pero quienes no, recurren a estrategias informales, lo que conlleva a situaciones de riesgo por carecer de controles y condiciones óptimas de circulación. Esta situación de ausencia o falta de cobertura del transporte público, lleva a acentuar la situación de segregación, dado que los pasajeros deben recurrir a estrategias de movilidad informal reproduciendo la segregación.

Tomando el caso de Villa Luzuriaga, se presenta otro indicio de confirmación de la hipótesis de que los sectores más empobrecidos son quienes menor acceso tiene a la movilidad pública, los barrios o zonas más empobrecidas o de menores recursos son aquellas que menor acceso al transporte tienen. Deben recorrer uno o más kilómetros para poder acceder a una vía o arterias por donde circulan medios de transporte, por lo cual se refleja la situación anteriormente descrita donde la presencia de estrategias informales son las que cubren esa deficiencia.

Por otro lado, la falta de regulación sobre los subsidios lleva a la especulación. El hecho de que el subsidio sobre el transporte de colectivos sea por unidad, conduce a una situación de especulación a la hora de decidir cuantos servicios tener en circulación, su frecuencias, los horarios y recorridos por dónde transitarán. A su vez, la posibilidad de definir nuevos servicios a zonas donde no hay cobertura actualmente, si se tratara de servicios interjurisdiccionales sería muy compleja la articulación, en tanto sean dentro del municipio puede ser más factible de concretar.

En conclusión, la hipótesis pareciera confirmarse al demostrarse que la falta de acceso a la movilidad repercute en la situación de segregación y reproduce la vulnerabilidad en aquellos sectores que no logran encontrar medios alternativos de traslado.

Bibliografía

Ciccolella, Pablo (1999): “Globalización y dualización en la región Metropolitana de Buenos Aires. Grandes Inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa” en *Revista Eure*, VOL XXV, N° 26, pp.5-27, Santiago de Chile.

Gutiérrez, (2012) “Gestión Metropolitana del Transporte Colectivo en Buenos Aires”, en: *Revista Iberoamericana de Urbanismo RIURB*, Nro. 8, Lorena Vecslir y Pablo Ciccolella (editores invitados) Buenos Aires procesos metropolitanos. ISSN: 2013-6242

Herzer Hilda, Pérez, Pedro (1993): *Gestión urbana en ciudades intermedias de América Latina*. UNCHS, Nairobi.

Marcuse, Peter (1995): “Not Chaos, but Walls: postmodernism and partitioned City”, en *Postmodern Cities and Spaces*. S. Watson and K. Gibson. Blackwell.

Topalov, Christian (1992): *La urbanización capitalista*. Edicol.

Torres, Horacio (2001): “Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990 en *Eure*, Vol, XXVII; N° 80. Universidad Católica de Chile. Santiago de Chile. Rodríguez, Jorge y Arraigada, Camilo (2004). “Segregación residencial en la ciudad latinoamericana” en *Eure*, N° 89. Santiago de Chile.

Sabatini, Francisco y Brain, Isabel (2008) “La segregación, los guetos y la integración social urbana: mitos y claves” en revista *Eure*, VOL. XXXIV, N° 103, pp. 5-26. Santiago de Chile.

Sassen, Saskia (2007). “Cap. 3. Ciudades Globales: la recuperación del lugar y las prácticas sociales”, En una sociología de la globalización. Buenos Aires: Akal.

Svampa, Maristella: 2001. “Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados”. Buenos Aires, Biblos. 2001

Vasilachis de Gialdino, Irene. 2006. *Estrategias cualitativas de investigación social*, Buenos Aires, GEDISA.

