XI Congreso Argentino de Antropología Social, Rosario, 2014.

Movilidad urbana y consumo popular en el sudoeste de Buenos Aires: el Mercado Central y La Salada.

Velazquez, Maximiliano Augusto.

Cita:

Velazquez, Maximiliano Augusto (2014). *Movilidad urbana y consumo popular en el sudoeste de Buenos Aires: el Mercado Central y La Salada. XI Congreso Argentino de Antropología Social, Rosario.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-081/1169

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*.

XI Congreso Argentino de Antropología Social

Rosario, 23 al 26 de Julio de 2014

GRUPO DE TRABAJO

GT53-Ciudades en transformación: nuevos desplazamientos y formas de renovación urbana

TÍTULO DE TRABAJO

Movilidad urbana y consumo popular en el sudoeste de Buenos Aires: el Mercado Central y La Salada

1

Nombre y apellido. Institución de pertenencia.

Lic PUR Maximiliano Augusto Velazquez. CETAM-FADU-UBA

Reconfiguración urbana, flujos de personas, bienes e información

Cabe destacar la importancia creciente de la cuestión urbana en los nuevos escenarios globales. La ciudad como centro del complejo de actividades sociales, económicas y culturales que reconfigura simultáneamente lo local y lo integra a lo global. El hecho urbano en Argentina es manifiesto ya que se trata de un país urbano desde sus orígenes como estado nación, ejerciendo su ciudad primada una influencia abrumadora sobre el resto de las ciudades y sus entornos rurales circundantes, marcando los ritmos comerciales y culturales, generando ideologías, orquestando tecnologías de la revolución informática trajo al campo, a la industria, y al sector de servicios. La macrocefalia anunciada y denunciada por Martinez Estrada en los años 30 y 40 con “Radiografía de la Pampa” y “La cabeza de Goliath”, como el triunfo del pensamiento unitario sobre la matriz federal formal del país, augura que, en un mundo cada vez mas urbano, la Región Metropolitana de Buenos Aires acreciente su influencia sobre el país e inclusive a escala regional sobre alguno de los países vecinos. La movilidad en el país se asemeja a la movilidad en su ciudad capital: todo confluye hacia el centro de poder: el puerto, el gobierno, la city porteña, allí donde se toman las decisiones que trascienden lo coyuntural. El modelo de transporte imperante es marcadamente radial decreciendo su importancia cuanto mas alejado se está de la Ciudad de Buenos Aires, y obviamente replicado hacia el interior con epicentro en cada una de las ciudades principales del interior.

Durante las últimas décadas y producto de la última oleada de la revolución tecnológica de la humanidad se han producido una serie de cambios que caracterizan al contexto internacional: una recomposición espacial de las actividades económicas a escala planetaria que se libera de los límites jurisdiccionales y que conlleva a una creciente utilización de recursos naturales fuertemente localizados en territorios poco urbanizados; una extraordinaria

mutación en los sistemas internacionales de comunicación y transporte que permite realizar actividades logísticas inimaginables tiempo atrás y cuestionan la posibilidad de decir que algo es producido en un determinado país o región; una fragmentación y división social del espacio urbano que dejan por tierra a los modelos funcionalistas que organizaban el territorio y las ciudades en sistemas interconectados según funciones, servicios y distancias; y por último un nuevo ciclo de urbanización caracterizado por la segregación, la polarización y el reticulado de los espacios urbanos, conjuntos urbanos dispersos pero articulados en un proceso de reestructuración que vincula nuevos y antiguos polos de desarrollo urbano (Ascher, 2004).

Desde esta perspectiva de cambio planetario las ciudades y sus espacios interiores aportan su especificidad (innovativa, productiva o cultural) a la oferta global, construyendo y reconstruyéndose simultáneamente, apropiándose de infraestructuras del pasado y agregando nuevas capas del presente, no hay territorios sin futuro si estos encuentran proyectos en los que sustanciarse. Así podemos pensar que el espacio intersticial de la Cuenca Matanza-Riachuelo imaginado como un territorio mutante se fue cargando de infraestructuras, de flujos y de intercambios que le permitieron acrecentar su influencia en la región metropolitana. Algunas de estas intervenciones fueron comandadas por el Estado tales como la implantación del aeropuerto internacional de Ezeiza o la radicación del Mercado Central de Buenos Aires como mercado concentrador fruti-hortícola, y donde primó la ideología funcionalista propia de la modernidad; otras de ésas intervenciones territoriales son marcadamente posmodernas (o posfuncionalistas), diseñadas, orquestadas e implementadas desde la ausencia del Estado, tales como los Barrios Cerrados para las elites o la urbanización precaria de asentamientos en las márgenes de la urbanidad, pero también en el plano de los intercambios comerciales por la polarización shopping-ferias urbanas, en donde La Salada juega un papel central. El Estado en su rol activo interviniendo como gran

organizador de la ciudad, y el mismo Estado en su rol pasivo permitiendo las intervenciones de la sociedad civil, posea esta características formales o informales.

Esta economía basada en el intercambio cada vez mas influyentes de flujos, de personas, de bienes y de información, produce modelos de movilidad que intensifican la jerarquización y espacialización del territorio en pares opuestos: creación de riquezas sin precedentes pero polarización en su distribución social; incremento exponencial de la producción pero creciente desocupación conjuntamente con precarización laboral; emancipación y supremacía del individuo pero con fuertes pérdidas de derechos y garantías reales al perder el tutelaje del Estado; libre circulación de información pero consolidación de monopolios que controlan y/o restringen las noticias para su propia conveniencia, sean estos monopolios privados o públicos. En el espacio territorial vivimos en un escenario que implica coexistencia de barrios cerrados para la elite y villas miserias y barrios populares para las mayorías; autopistas inteligentes que articulan polos comerciales, industriales y de servicios, con calles de tierra que vinculan residencias con hospitales y escuelas; automóviles y motos que acrecientan la emancipación imaginaria del sujeto, con servicios públicos de transporte como los ferrocarriles o los colectivos que llevan precaria y tumultosamente a los millones de los sectores medios y populares.

Las ciudades y sus territorios interiores necesitan desarrollar un replanteo teórico y concreto de la lógica de sus espacios, integrando simultáneamente la visión del escenario global y por sobre todo de sus propia realidad local, para recuperar eficiencia frente a las nuevas y cambiantes condiciones de la economía planetaria. Sin embargo ningún replanteo puede realizarse sin la mediación de la movilidad. El transporte de personas, bienes e información con sus lógicas internas y externas, con las experiencias de los viajes y traslados, con la inmediatez y las demoras, son centrales para disponer de territorios mas preparados para mutar

hacia el futuro. No se trata de un debate entre modernidad y posmodernidad, sino un debate sobre las condiciones de producción de infraestructuras y condiciones para favorecer la movilidad en el territorio.

Para comprender el fenómeno del transporte es necesario estudiar la movilidad cotidiana, el movimiento de todos los días, aquel que nos relaciona con otras personas forjando nuestras subjetividades y nuestra propia autobiografía.

¿Es posible concebir a la Cuenca Matanza-Riachuelo como una pieza urbana de alcance metropolitano, ahora articulada con la Autopista Ezeiza-Cañuelas? ¿Es posible hablar de la existencia de corredor sudoeste de acceso a la ciudad como complemento del resto de los corredores de la región?

¿Alcanzan las actividades de Mercado Central de Buenos Aires o de la Feria de La Salada como para reconfigurarse como espacios urbanos de gran influencia territorial? ¿Necesitan continuar especializándose?

5 ¿Esos espacios de mercado son accesibles para las mayorías de la región metropolitana? ¿Cuáles es la matriz de movilidad que las sustenta? ¿Cómo son sus flujos tanto de personas (sean estos trabajadores o usuarios), como de bienes o información? ¿Cómo es su relación con su entorno urbano de proximidad?

Regiones, Corredores y Espacios estratégicos

Se denomina Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) al área geográfica que abarca la totalidad de los asentamientos urbanos, y sus respectivas áreas de influencia, integrados funcionalmente con el área urbana principal. Las variables utilizadas para definir dicha área son diversas, siendo la más abarcativa aquella que agrupa las unidades administrativas definidas por el criterio funcional de identificación a partir del área de «comutado», es decir basado en el movimiento diario que realizan las personas para satisfacer sus necesidades, principalmente laborales, pero también educativas, de salud y de consumo. Esos movimientos

diarios, o movimientos pendulares, tienen cierta correspondencia con la estructura de transporte de la RMBA. Abarca 44 unidades administrativas, sobre un área de 18.380 km² y por lo tanto se determina por la construcción de un aglomerado que permite distinguir y diferenciar respecto de otras áreas geográficas:

- los espacios de la producción industrial y el sistema portuario;
- los espacios del comercio y los servicios y el sistema de centros;
- el sistema del hábitat y los crecimientos urbanos;
- la movilidad: estructura vial y sistema de transporte;
- el sistema ambiental: cuencas, gestión de residuos, áreas verdes y espacios periurbanos.

Es posible distinguir y segmentar a la Región Metropolitana en otras agregaciones menores, tales como Área Metropolitana (AMBA) que coincide con el área geográfica que el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) define como Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA) aplicando criterios de continuidad física. Abarca total o parcialmente 33 unidades administrativas, totalizando en 2011 un área de 2.681 km²; u otras como la Zona Matropolitana de Buenos Aires (ZMBA), o Zona Metropolitana del Gran Buenos Aires (ZMGBA), es decir, el área geográfica que abarca la totalidad de las unidades administrativas que el INDEC define como integrantes del Aglomerado Gran Buenos Aires (AGBA) aplicando criterios de continuidad física, abarca entonces la totalidad de 31 unidades administrativas, sobre un área de 6.118 km².

Dentro de la Región Metropolitana habitualmente se distinguen también los cordones o coronas, una serie de anillos sucesivos ubicados según su proximidad alrededor de la Ciudad de Buenos Aires, es decir marcando su distancia radial hacia el centro del poder territorial. Esta clasificación supone una cierta homogeneidad para cada uno de ellos, resultado de los distintos momentos en que se desarrollaron a medida que se extendía el aglomerado, sus condiciones

habitacionales, la infraestructura presente y la densidad de población, actualmente se distinguen cuatro cordones desde la Av. General Paz hasta Ruta Provincial 6.

Desde el punto de vista de la movilidad interesa también la segmentación en corredores. Esta distinción tiene su origen en la forma particular en que se produjo el proceso de urbanización, es decir, en la forma que los dispositivos de transporte permitieron que la ciudad se fuese urbanizando captando terrenos rurales. Desde una perspectiva histórica podemos distinguir períodos en que los corredores estaban articulados en el período hispánico por las postas y rutas de carretas, en el período de consolidación de la Nación por el ferrocarril en las líneas suburbanas, durante el siglo XX se fortalecen con las vialidades principales en avenidas y rutas para su utilización por los automotores y colectivos urbanos, y por último por la consolidación de las autopistas de acceso a la ciudad del reciente período neoliberal (Velazquez, 2013). Así un corredor es un conglomerado de infraestructuras de movilidad compuesto por calles, avenidas, autopistas, y vías férreas que canalizan los flujos de personas y bienes, pero también redes de fibra óptica, ductos de agua y gas, tendido eléctrico que permiten el abastecimiento urbano y el traslado de información en el territorio.

Siguiendo a Andrea Gutierrez (2005) se pueden identificar tres ejes principales (Norte, Oeste y Sur) y tres intersticiales (Noroeste, Sudoeste y Sudeste) siempre haciendo hincapié en los movimientos radiales. Estos corredores presentan características diferenciadas respecto del nivel de ingresos y densidad de población. En el corredor norte predominan los ingresos medios altos y altos, en el oeste los ingresos medios y en el sur los ingresos medios bajos y bajos. En las áreas intresticiales coexiste población de ingresos diversos. La densidad se relaciona a su vez con el concepto de cordón o corona ya que cuanto mas alejado se está del centro menos densidad se encuentra.

El corredor Norte tiene su eje en la Autopista Panamericana y los ramales ferroviarios del Mitre y Belgrano Norte; el corredor intesticial del Noroeste eje en la

Ruta 8 y los ferrocarriles San Martín y Urquiza; el corredor Oeste se organiza con la Autopista del Oeste y los ramales ferroviarios del Ferrocarril Sarmiento y Belgrano Sur ramal a Marinos del Crucero General Belgrano; el corredor intersticial Sudoeste con eje en la Autopista Ricchieri y su continuidad con la Autopista Ezeiza-Cañuelas y los ramales ferroviarios del Belgrano Sur a Gonzalez Catan y del Roca a Ezeiza: el corredor Sud articulado por el ferrocarril Roca a Glew y por las avenidas principales de los partidos por los que transita; y el corredor intersticial y extremo sudoeste consolidado por la autopista Buenos Aires-La Plata y por el ferrocarril Roca a La Plata.

Por último, se pueden identificar corredores trasversales que comunican a estos corredores radiales con mayor o menor grado de consolidación según la distancia respecto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y la existencia de infraestructura ferroviaria y vial. El ejemplo clásico es la Avenida General Paz que articula casi todos los corredores en el límite jurisdiccional de la ciudad principal. Así los anillos de circunvalación podrían ejercer este rol de corredor trasversal. Tal vez la preponderancia política y económica del pensamiento radial de que todo confluye en el centro y el puerto, les reste importancia simbólica y explique el porque muchas obras de integración entre corredores muy lentamente se realizan (repavimentación Ruta Provincial Nro. 6; jerarquización Ruta Provincial Nro. 4; y realización de Autopista Presidente Perón como continuidad de la Autopista del Buen Ayre. En materia ferroviaria solo existe vinculación entre los corredores Oeste, Sudeste y Sud por el ramales del Roca Haedo-Temperley; entre el Sud y Sudoeste por ramal Circuito; y potencialmente podría realizarse entre Oeste y Noroeste (ramal Haedo-Caseros). Estos experimentos ferroviarios vieron su luz cuando el Puerto de La Plata nacía y prometía distribuir cargas con el Puerto de Buenos Aires, hecho que no pudo plasmarse en el tiempo.

La ubicación del Mercado Central y de la Feria de La Salada no es entonces casual. Están alojadas en el centro de la Cuenca Matanza-Riachuelo, separadas

justamente por el Riachuelo. Se conectan con el territorio metropolitano por estar en el cruce de la Autopista Ricchieri y la Ruta Provincial Nro. 4, es decir entre el corredor radial intersticial sudoeste, y el corredor transversal oeste-sud. Se sitúan en un espacio territorial con interesantes actividades estratégicas y logísticas, desde el aeropuerto internacional "Ministro Pistarini", la Comisión Nacional de Energía Atómica, el Instituto Nacional del Agua; varias plataformas logísticas y centros de distribución de correspondencia (Correo Argentino) y de productos alimenticios, entre otros. Aunque la totalidad de la carga actualmente llegue por camión, existe la playa ferroviaria del Mercado Central con vías anchas (1,676 metros) del Roca y angostas (1 metro) del Belgrano Sur, y adicionalmente el Riachuelo que podría en algún futuro realizar transporte fluvial con barcazas.

Desde el punto de vista de cualquier ingeniero de transporte se dirá que su conectividad con la región y la ciudad es muy elevada, ya que se aloja entre corredores de transporte muy consolidados, tanto de pasajeros como de cargas; desde la mirada de las ciencias sociales, la geografía, la antropología y la sociología, podríamos decir que aunque tengan alta conectividad no disponen de una buena accesibilidad. Justamente la accesibilidad al Mercado Central y a la feria de La Salada está articulada en función de la posesión de un automotor (o el uso de algún medio privado automotor). Ni quienes trabajan, ni quienes consumen pueden acercarse por medio públicos sean estos ferroviarios y/o colectivos. Muchos de ellos lo hacen en servicios charters o combis que los acercan desde algún centro de partido, generalmente otra estación ferroviaria (Lomas de Zamora) en la que también confluyen importantes líneas de colectivos.

El Mercado Central de Buenos Aires

La Corporación Mercado Central de Buenos Aires es producto de un acuerdo jurisdiccional entre la Ciudad de Buenos Aires, la Provincia y el Estado Nacional, pensado hacia 1960 y puesto en marcha durante los primeros años del regreso

democrático (1984). Fue concebido como un centro único de concentración de productos fruti-hortícolas para el Área Metropolitana de Buenos Aires, lo que obligó a generar normativas para forzar el cierre de todos los mercados de abasto existentes (Sonderéguer, 2005), del cual el mas famoso en términos simbólicos es el Abasto de Buenos Aires, refuncionalizado por el capital como centro comercial y ejemplo neoliberal de intervención territorial complementado por un proceso de gentrificación que expulsó sectores medios-bajos y promovió su reemplazo por sectores medios.

Ocupa un terreno de 540 hectáreas en el antiguo predio de Los Tapiales en el centro del populoso Partido de La Matanza. Está delimitado por la Autopista Ricchieri y el Río Matanza, muy cerca de la avenida General Paz. Es el mercado mayorista frutihorticola mas importante del país que abastese a mas de 11 millones de habitantes y alberga a cerca de 700 empresas que comercializan anualmente casi un millón y medio de toneladas. Cuenta con 12 naves cubiertas y 6 semicubiertas y varios pabellones de servicios y depósitos a lo largo de 280 hectáreas, por lo que existe un espacio de reserva de 260 hectáreas adicionales.

Los flujos al mercado se conforman diariamente por unos 430 empleados de la Corporación Mercado Central de Buenos Aires, 2000 changarines y 3000 trabajadores que se desempleñan en los 600 puestos de ventas. Las cargas las transportan alrededor de 1000 camiones diarios con un promedio de 3500 vehículos minoristas. La actividad comienza a la madrugada hasta pasadas las 22 horas en la noche plasmando comercialmente intercambios mayoristas y minoristas, formales e informales. En total alrededor de 10000 personas trabajan, compran y venden en un día hábil promedio. Si bien a perdido el monopolio de la comercialización fruti-hortícola, que ahora comparte con las cadenas de comercialización que son los reales formadores de precio, fija precios de referencia mínimos los cuales son utilizados en toda la cadena de distribución minorista.

Veamos ahora como se accede al mercado. Se encuentra a 2 kilómetros de la Avenida General Paz por la Autopista Ricchieri rumbo al Aeropuerto de Ezeiza y si se viaja en automotor se deberá baja en la salida Nro. 17 con un acceso vial exclusivo para el Mercado, tanto para camiones como para vehículos particulares.

Potencialmente se puede acceder en colectivo exclusivamente mediante las lineas 8 (recorrido B) y 298 (recorrido B) ya que éstas entran al predio del Mercado Central. Sino será necesario utilizar otras líneas que recorren las afueras del Mercado son: 8 (resto de los ramales), 56, 86, 91, 92, 298 (Cartel x Celina), 143, y 162. Por ferrocarril será obligatorio caminar un buen trecho desde las estaciones De Elia (Ramal Roca Haedo-Temperley), Km. 12 (Ramal Belgrano Sur Puente Alsina-Aldo Bonzi) e Ing. Castello (Ramal Belgrano Sur Buenos Aires-Gonzalez Catán). Todas las estaciones está interconectadas en un mismo punto y para acceder al Mercado Central habrá que caminar unos 800 metros pasar por debajo de la autopista Ricchieri para llegar al punto de ingreso vial.

Si nos referimos a los recorridos de los colectivos señalados anteriormente observamos como el eje que se privilegia es el radial hacia la ciudad de Buenos Aires, por lo que para ir en colectivo desde el resto de la región será necesario trasbordar en algún punto intermedio, y obviamente abonar dos pasajes. Hecho similar ocurre con el ferrocarril, aunque la utilización de los ramales (surgida de los datos estadísticos de venta de boletos en esas estaciones) es muy baja.

Desde el punto de ingreso hasta los pabellones existen distancias muy significativas para realizar a pie, o sin un medio de locomoción, todos los pabellones están rodeados de inmensos playones de estacionamiento vehicular. También existe otro acceso por Boulogne Sur Mer y por General Paz, ambos exclusivamente viales.

La conclusión a la que llegamos es que el modo prevalente de acceso al Mercado es el automóvil particular y que el transporte público es muy deficiente para sostener el importante flujo de personas que diariamente lo asisten. Si se desea

que mas personas accedan al mercado deberá pensarse una mejora sustancial en el sistema público de transporte sea mediante nuevas líneas de colectivos o mediante la jerarquización de los servicios ferroviarios existentes en los ramales mencionados.

Nos preguntamos, ¿tiene futuro como mercado fruti-hortícola? ¿Podrá seguir ejerciendo un rol de señalador de precio mínimo para los productos alimentarios con los que tanto esmero se ha realizado mediáticamente por parte del Estado Nacional en su altercado con las cadenas concentradoras de supermercados? ¿Podrá reconvertirse el Mercado Central en un Centro Logístico y/o Polo Tecnológico para la región, asumiendo su potencial rol de estación concentradora de operaciones ferroviarias y de transferencia multimodal de cargas?

Las respuestas a estos y otros interrogantes darán lugar a nuevos flujos que conformaran nuevas infraestructuras de movilidad reconfigurando permantentemente el territorio, vinculandolo con lo global a escala metropolitana.

La feria de La Salada

Las ferias comerciales urbanas no deben pensarse solamente como un lugar de intercambios comerciales, sino más bien como un espacio de interacción social, de encuentros y socialización en donde se superponen características de institución social, forma económica y entidad cultural (Velazquez, 2013a). En la mayoría de las ciudades de nuestro país, las ferias por lo general se especializan en rubros: ferias de artesanías, de antigüedades, de libros, de frutas y verduras, de vestimenta, etc.

El complejo ferial de La Salada está ubicado en el partido de Lomas de Zamora, en la provincia de Buenos Aires, Argentina. Desde sus orígenes en 1991 ha ido evolucionando hasta convertirse en un enorme conglomerado humano y económico de trascendencia internacional, que basa su funcionamiento en la

comercialización de productos mayormente textiles con diversos grados de ilegalidad. Suscita en sus pocos días de funcionamiento convocatorias similares a las de los Centros Comerciales más importantes.

Por su particular ubicación geográfica, en las márgenes del Riachuelo en medio de barriadas populares y a mitad de camino entre los corredores viales más importantes del sudoeste y el sur de la Ciudad de Buenos Aires, la accesibilidad a la feria se realiza mayoritariamente mediante automóvil privado y servicios charters de colectivos urbanos, interurbanos y hasta internacionales. Es decir, con una muy pobre oferta pública de transporte.

Los orígenes de la feria La Salada datan de 1991, cuando un grupo de personas, muchos de ellos de origen boliviano, se instalaron en la localidad de Ingeniero Budge en el partido de Lomas de Zamora en unos terrenos que en los años cincuenta estaban acondicionados como balnearios[1]. En un principio montaron sus propios puestos rudimentarios y vendían distintos tipos de productos, ya sean confeccionados por los mismos comerciantes en galpones anexos o importados. Cuando comenzaron a crecer reunieron a sus familias, y luego establecieron una sociedad: Urkupiña SA, que luego se dividió en Cooperativa Ocean y Punta Mogotes SA. La mayor parte de los bienes comercializados corresponden al sector textil de indumentaria. Las prendas son producidas en general en talleres informales, domésticos y a veces clandestinos no registrados, ubicados en Ingeniero Budge, otros barrios del Gran Buenos Aires y barrios de la zona sur de la Ciudad de Buenos Aires (Goicoechea, 2013).

La mayor crisis argentina de los últimos tiempos entre los años 2001 y 2002 paradójicamente produjo un crecimiento superlativo al espacio ferial. Desempleo,

[1] En otro artículo (Velazquez, 2013b) presentamos la Operación territorial Ezeiza que el primer gobierno peronista 1946-1955 utilizó para construir enhebrado por la Autopista Ricchieri un Aeropuerto Internacional, barrios modelos, balnearios y espacios recreativos.

marginalidad, e informalismo convirtieron a las ferias en una forma de supervivencia económica atrayente y necesaria. Al mismo tiempo miles de argentinos de clase media se volcaron a la feria para acceder a los bajos precios e hicieron de este su medio de vida revendiendo sus productos, tanto en el Gran Buenos Aires como en el Interior del país.

El Estado inmerso en una crisis de legitimidad se preocupa por el formato tanto a nivel municipal como provincial por la enorme evasión de impuestos que representa, aunque no tenga los medios o instrumentos para realizar el control y la regularización de estas ferias.

"Miles de puestos, cientos de miles de compradores, marcas reales e imitaciones de todo tipo. Dos madrugadas por semana, mientras la ciudad de Buenos Aires duerme, el bullicio se apodera de La Salada, en la periferia de la capital argentina" (Gago, 2012).

La feria de La Salada está conformada por un conglomerado de espacios comerciales entre los que se distinguen lo que se denominan las "ferias internadas" y "las ferias externas". Las "ferias internadas" son estructuras tipo galpones de grandes dimensiones divididas en pasillos a lo largo de los cuales se congregan entre cinco y seis mil puestos. Los sectores bajo cubierta alcanzan las 20 hectáreas en el partido de Lomas de Zamora. Por su parte, "las ferias externas se componen de más de cinco mil puestos de entre cuatro y seis metros cuadrados cada uno y se distribuyen a través de mil metros al aire libre y de una manera irregular a lo largo del Camino de la Ribera junto a la margen del Riachuelo, y en las calles que desembocan en él" (Pogliaghi, 2007: 8). La feria al aire libre ocupa una franja de alrededor de 15 cuadras a lo largo del Camino de la Ribera bordeando el Río Matanza-Riachuelo, y a pocas cuadras del Mercado Central de Buenos Aires. Los puestos son precarios de chapa y alambre con tablones de madera para las mercaderías, o tablones con caballetes, y algunos galpones de material y tinglados. El horario es singular ya que como una parte

importante de las ventas son mayoristas se privilegia un horario accesible y diferente a los horarios de los comerciantes que allí se abastecen.

Las ferias funcionan tres veces por semana (generalmente los lunes, miércoles y domingo por las mañanas) en horario nocturno hasta entrado el amanecer, y sus principales compradores son principalmente comerciantes minoristas que revenden la mercadería en otras ferias. En su aspecto legal o institucional se manejan informalmente. Nos referimos particularmente a la existencia de permiso o autorización oficial para el emplazamiento de la feria, así como el cumplimiento de las obligaciones legales respecto a la actividad comercial y los productos comercializados.

Se estima que las transacciones producidas generan alrededor de 10 millones de dólares semanales, ocupan a cerca de 6 mil trabajadores y atraen 600 tours de compras por día desde la región metropolitana, otras provincias y países limítrofes[2]. Aunque la información disponible es imprecisa, tanto como las propias modalidades de la actividad, la fecha de La Salada emerge como uno de los grandes Centros de Compras de Buenos Aires, al que afluyen 50 mil clientes

[2] Si bien no existen estudios pormenorizados sobre la temática, y mucho menos de las instituciones estatales de contralor administrativo, los datos surgen de lo relevado por los medios (Diarios Clarín y La Nación, diversas fechas) que recurrentemente mencionan la actividad de las ferias urbanas vinculándolas a la ilegalidad y a la competencia desleal con los comerciantes tradicionales. En un video denominado "La Salada esclavitud", la ONG La Alameda asegura que la feria de Lomas de Zamora factura 150 millones de pesos por día y se sustenta en 30 mil talleres clandestinos en los que se violan distintas normas de higiene, documentación y, en algunos, registraron trabajadores en condiciones de tráfico ilegal. (nota: «Denuncian a la feria La Salada por evasión y talleres clandestinos», en El sindical.com.ar, 11/3/2013, disponible en www.elsindical.com.ar/notas/denuncian-a-la-feria-la-salada-por-evasion-y-talleres-clandestinos/). La periodista Patricia Barral indica que con solo dos días por semana de actividad, la facturación en 2009 de La Salada fue mayor que la de los shoppings de todo el país (casi 15.000 millones de pesos argentinos contra 8.500 millones de pesos argentinos de los centros comerciales (nota «La Salada vende más que los shoppings» en Perfil, 9/5/2010, disponible en http://wap.perfil.com/contenidos/2010/05/09/noticia_0004.html

diarios según estimaciones de Artemio Pedro Abba (2009). Estas cifras de la capacidad de atracción de este atípico "Paseo de Compras" lo posicionan en el tercer lugar en el ranking metropolitano, después de los centros comerciales de Unicenter (en el corredor norte de la Región) y el Abasto (en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

Además de la compleja accesibilidad por automóvil privado, 7 son las Líneas de Colectivos que dan accesibilidad a la Feria: Línea 36 desde Flores; Línea 117 desde Rivadavia; Línea 141 desde Plaza Italia; Línea 298 desde Morón; Línea 540 A desde Lomas de Zamora; Línea 28 desde Retiro y Línea 306.

Existen adicionalmente numerosos servicios de Combis directos de la mayoría de las localidades de la Región Metropolitana, como por ejemplo el servicio que sale de la Estación Lomas de Zamora del Ferrocarril Roca. Desde el interior, de todas las provincias llegan cientos de micros con Tours de Compras específicos. El auge de esta feria también genera demanda internacional de micros de compradores para reventa.

Por servicio de ferrocarril se puede llegar hasta la estación "La Salada" del Belgrano Sur, ramal Puente Alsina-Aldo Bonzi, que actualmente posee una muy pobre frecuencia y una baja calidad de servicio. La estación corresponde al Ferrocarril General Belgrano de la red ferroviaria argentina, dentro de la trama urbana, en el ramal que conecta las terminales Puente Alsina y Aldo Bonzi. Debido al abandono que sufrió este corredor en la última década, sólo pasan 5 trenes de lunes a sábado y 6 trenes los domingos, en cada sentido. Esta parada está recibido una importante intervención pública relocalizándola y jerarquizándola mediante un cerco perimetral que delimita la actividad ferroviaria con la actividad feriante. La nueva estación podrá en el futuro canalizar parte del acceso ferial siempre que cuente con horarios de servicio con coincidan con los de la feria (de noche y madrugada).

Algunos aportes a modo de conclusión

El transporte urbano se ha convertido en una de las más problemáticas áreas de gestión y control en las regiones metropolitanas. El dominio del automóvil como el modo prevalente de transporte no es sustentable ni en términos ambientales ni en términos sociales, al tiempo que el desarrollo de modos de transporte colectivos en la mayoría de los escenarios latinoamericanos es menor que el simple crecimiento poblacional. Las alternativas de movilidad disponibles son diferentes para cada sector social forjando crecientes situaciones de desigualdad económica, segregación y fragmentación social y cultural.

En este artículo nos preguntamos ¿de qué manera la movilidad se relaciona con los espacios de consumo populares? ¿cómo la movilidad expresa y visibiliza diferentes brechas, conflictos y distancias sociales, económicas y culturales? En los dos ejemplos que trabajamos, el Mercado Central de Buenos Aires y la feria de La Salada, dimos cuenta de que la configuración de la movilidad que permite el acceso de personas y bienes se estructura casi exclusivamente mediante la utilización del automóvil privado, y desde ya por el camión para las cargas. Por tanto, segrega y margina a las mayorías, aunque paradójicamente sean éstas los sujetos interpelados por estos monumentales centros de consumo.

Surgidas en las últimas décadas del siglo pasado en procesos históricos singulares, éstos mercados congregan flujos de diversos tipos, intensidades y escalas: transporte de mercaderías, movilidad de clientes, proveedores e intermediarios, intercambio de información, generación de expectativas, economías formales e informales, visitantes locales, regionales y hasta internacionales. Ambos deben pensarse como nodos atractores fundamentales del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

No obstante su diversidad comparten una misma forma de accesibilidad: la prevalencia del uso casi exclusivo del automóvil particular y los servicios colectivos

con diversos grados de formalidad tales como las combis y remises. Consolidan así una ideología de movilidad individualista que fomenta la segregación social.

Invertir en la provisión y mejora de servicios públicos se convierte entonces en una necesidad impostergable para la sociedad metropolitana. Una pequeña luz de esperanza aparece con la inversión que el ferrocarril Belgrano Sur está realizando con el traslado y jerarquización de la estación "La Salada", esperemos que otras políticas de movilidad sean institucionalizadas para así vincular de mejor manera los centros de consumo popular con el transporte público.

Bibliografía

Abba, Artemio Pedro (2009) "La Salada. Una mega centralidad informal en la periferia metropolitana de Buenos Aires", disponible revista digital "Café de las Ciudades", año 8 - número 86 - Diciembre 2009. http://www.cafedelasciudades.com.ar/economia_86.htm consultado el 12 de Agosto de 2013.

Ainstein, Luis (2001) "Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado Buenos Aires", en VI Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administracion Publica, Buenos Aires, Noviembre de 2001.

Ascher, Francoise (2004) Los nuevos principios del urbanismo, Buenos Aires: Alianza Editores.

Banco Mundial & Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2008) *Aportes a una nueva visión de la informalidad laboral en la Argentina*. -1a ed.- Buenos Aires: ISBN 978-987-98057-5-6.

Busso, Mariana (2010) "Las ferias comerciales: también un espacio de trabajo y socialización. Aportes para su estudio". En revista Trabajo y Sociedad. Sociología

del trabajo – Estudios culturales – Narrativas sociológicas y literarias. Buenos Aires. Número 16.

Busso, Mariana y Débora Gorban (2003); "Resignificaciones identitarias en un difundido, difuso y conflictivo espacio de trabajo. Cartoneros y feriantes en calles argentinas" Ponencia presentada en el XXIV Congreso Latino Americano de Sociología, ALAS, Arequipa, Perú, del 4 al 7 de noviembre de 2003. Publicación electrónica disponible en CD.

Castells, Manuel y Hall, Peter (1994) "Las tecnópolis del mundo. La formación de los complejos industriales del siglo XXI", Alianza editorial, Madrid.

Cervero, Robert (2001) "Integración del transporte y la planificación urbana", en Freire, Mila y Stren, Richard: Los retos del gobierno urbano, The World Bank Institute, Washington.

Cicioni, Antonio (2010) *La Gran Buenos Aires: rompecabezas metropolitano*, Konrad Adenauer Stiftung, Buenos Aires.

Gago, Verónica (2012) "La Salada: ¿un caso de globalización «desde abajo»? Territorio de una nueva economía política transnacional", en Revista Nueva Sociedad, Número 241, septiembre-octubre de 2012, ISSN: 0251-3552

Goicoechea, María Eugenia (2013) "Economías de aglomeración en asentamientos marginales como estrategia de Desarrollo Social. Análisis de una experiencia reciente en el sur de la CABA.", ponencia presentada en X Jornadas de Sociología de la UBA 20 años de pensar y repensar la sociología. Nuevos desafíos académicos, científicos y políticos para el siglo XXI. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, 1 al 6 de julio de 2013.

Gutiérrez, Andrea (2009) "Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos", XV Congreso Latinoamericano de transporte público y urbano, Buenos Aires.

Gutierrez, Andrea (2005) "Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires", en Anisio Brasileiro y otros (eds.) Programa Nacional da Pesquisa en Transportes 2005, ANPET, Recife, vol. 1, pág. 56 a 67.

Hall, Peter (1997) "Megacities, World Cities and Global Cities (The First Megacities lecture), Rotterdam; www.megacities.nl/?page_id=284

Herce, Manuel (2009) *Sobre la Movilidad en la ciudad*, Editorial Reverté, Barcelona.

Liberali, Ana María y Redondo, Solange (2012) "La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires", en Liberali, Vidal-Koppmann y Orduna (directores) (2012), Movilidad y Pobreza: una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires, CETAM-FADU-UBA.

Pogliaghi, Leticia (2007); "Informalidad Urbana. Sus manifestaciones en el Conglomerado de Ferias de la Salada, Lomas de Zamora, Provincia de Buenos Aires" Ponencia presentada en el Vº Congreso Latinoamericano de Sociología del Trabajo, Montevideo, Uruguay. Disponible en CD.

Rapoport, Mario y Seoane, María (2007) *Buenos Aires. Historia de una ciudad*. Tomo I, Fundación Banco de la Ciudad de Buenos Aires, Grupo Editorial Planeta, Buenos Aires.

Sondereguer, Pedro Conrado (2005) Intervenciones en el territorio. El gobierno municipal frente a los nuevos escenarios de la economía. El caso de la cuenca Matanza-Riachuelo y el Mercado Central de Buenos Aires, Cuadernos del Observatorio Ambiental Urbano, Remedios de Escalada: Ediciones de la UNLa, 2005. ISBN: 987-22022-1-4.

Torres, Horacio (1999) "La aglomeración Gran Buenos Aires: sus patrones de expansión física y los cambios recientes en su mapa social", reproducido en Kullock et alt. (2011) *Horacio Torres y los mapas sociales: la construcción teórica del caso Buenos Aires*, Buenos Aires: Cuentahilos.

Urry, John (2007) *Mobilities*, Polity Press, Cambridge.

Velazquez, Maximiliano (2013a) “El derecho a la movilidad urbana en la Región Metropolitana de Buenos Aires y sus conflictos jurisdiccionales: su emergencia en el corredor sudoeste con el caso de la feria de La Salada”, ponencia presentada en VII Jornadas Santiago Wallace de Investigación en Antropología Social. Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, 27, 28 y 29 de Noviembre de 2013.

Velazquez, Maximiliano (2013b) “La imposible vinculación ferroviaria con el Aeropuerto Ezeiza. Dilemas de conectividad y accesibilidad en el corredor Sudoeste de Buenos Aires”, ponencia presentada en Primeras Jornadas de Investigadores en Formación de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires, 31 de mayo de 2013.