

Transporte publico y accesibilidad en el gran buenos aires los altibajos de la última década.

Susana Kralich.

Cita:

Susana Kralich (2007). *Transporte publico y accesibilidad en el gran buenos aires los altibajos de la última década. VII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-106/242>

TRANSPORTE PÚBLICO Y ACCESIBILIDAD EN EL GRAN BUENOS AIRES LOS ALTIBAJOS DE LA ÚLTIMA DÉCADA

Lic. Susana Kralich
CONICET-Inst. Geografía/UBA
skralich@fadu.uba.ar

1. INTRODUCCIÓN

En este artículo proponemos analizar las incidencias que en la última década tuvieron las tarifas de transporte público sobre la población de menores recursos, explicando su evolución e impactos, tras las reformas aplicadas en la década del 90 y hasta nuestros días. Destacan, entre otros, la concesión ferroviaria metropolitana y el tendido y ampliación de autopistas. La primera puso de manifiesto la retirada casi total del Estado del sector, denotando su menoscabada presencia, mayor compromiso por garantizar la rentabilidad de los operadores que por resguardar el interés de los usuarios. El carácter oligopólico logrado por aquéllos, en combinación con los operadores del autotransporte **(1)** sobre mercados cautivos, por añadidura acrecentó su poder de presión.

Aunque la regulación persiste, se verifica en términos pasivos, en tanto los operadores se imponen sobre cuestiones estratégicas, como la actualización tarifaria. En efecto, desde el segundo *menemato* y durante la gestión *delarruista*, se verifica que todo incremento de los costos operativos resulta transferido al usuario, vía tarifas. En el 2002, tras la crisis que derrumba al gobierno electo y determina sucesivos cambios en el ejecutivo, Duhalde instaura el otorgamiento de importantes subsidios (en el caso ferroviario, adicionales a los ya existentes), a cambio del congelamiento tarifario; metodología que la gestión Kirchner sigue aplicando. Desde entonces tiene lugar un proceso que, paralelamente a la gradual reactivación de la economía y reducción del desempleo, logra aminorar la incidencia inédita de los costos de transporte sobre los ingresos medios y bajos, aunque –como señalamos– mediante el pago de cuantiosos subsidios.

Volviendo a los '90, una batería de acciones públicas y privadas estimulan la urbanización de alto nivel (Svampa, 2001; Ciccolella, 1999; Wortman y Arizaga, 1998; Fidel y Fernández, 1998; Robert, 1998; Torres, 1998; etc.). Surgen así en los extremos metropolitanos, en consonancia con el creciente entramado vial, cientos de barrios cercados y vigilados, con viviendas más amplias, mejoras medioambientales y de seguridad, y accesibilidad prevalente mediante automóvil (Blanco, 2005). Descuella asimismo la multiplicación de *shoppings*, *malls* e hipermercados, los condominios en torre en las áreas centrales, completando el concierto, la mercantilización creciente en la prestación de servicios públicos (transporte, comunicaciones, seguridad, educación, medicina, etc.).

Entretanto, en el nadir de la pirámide social, cuantiosos contingentes (germen del movimiento *piquetero*) son expulsados del sistema vía desocupación, subocupación y depreciación salarial. Las medidas paliativas aplicadas por las dos gestiones posteriores al *default* (por ejemplo el Plan Jefes y Jefas de Familia) producen cierto alivio, pero no dejan de ser coyunturales, con lo que no consiguen más que su reinserción de supervivencia.

Volviendo al sector transporte, un conjunto de hechos (inauguración y ampliación de autopistas urbanas, grandes playas de estacionamiento, servicios de transporte diferenciales, etc.) en combinación con significativos cambios en la actividad productiva (desindustrialización, fusión empresarial, terciarización, alza del desempleo y subempleo, flexibilización laboral, estímulo al retiro voluntario, etc.) contribuyen a consolidar la ciudad dual.

Mientras por una parte se inauguran grandes emprendimientos comerciales y de servicios, prevalentemente dirigidos a los grupos de mayores ingresos, por otra, las clases medias y bajas, sea por su escaso poder adquisitivo, por su localización periférica o intersticial (o por la combinación de ambos), se reafirman como demandas no atractivas para el transporte público, ahora totalmente privado (2).

La consecuencia es el incremento de caminatas y trasbordos que elevan los tiempos y costos de los desplazamientos. Por añadidura, el aumento de las tasas de desempleo y subempleo (agudizado por la política de retiros voluntarios de empleos estatales) incentivan la aparición y multiplicación de prestaciones alternativas (*charters, remises*), con notable incidencia de clandestinidad, que desembocan en condiciones inseguras de operación y fricciones en el esquema operativo y de gestión de la red.

Asistimos así al rediseño de la ciudad, donde conviven como nunca opulencia y miseria, cuyo contraste, como veremos, aunque con diferente intensidad en cada período, persiste, generando y retroalimentando la violencia e incidiendo sobre la calidad de vida de toda la comunidad.

2. METODOLOGÍA, FUENTES Y CORTE TEMPOROESPACIAL DEL ESTUDIO

El trabajo se basa en información sectorial y sociodemográfica relevada en organismos oficiales (CNRT, INDEC, Prog. Arg. D.H., etc.), así como secundaria procedente de bibliografía especializada y datos publicados en medios masivos. El método aplicado se basó en relacionar los costos de las alternativas de viaje más frecuentes llevadas a cabo por la PEA con el monto de los salarios mínimos vigentes.

En cuanto al corte espacial, partimos del año 1994, en que comienzan a definirse los importantes efectos de la política neoliberal en boga, hasta llegar a la actualidad, abarcando un período de una década y fracción.

Atinente al campo de estudio, nos centramos en el caso del aglomerado Gran Buenos Aires, cuya médula es el continuo edificado (mancha urbana) que involucra a la Capital Federal y 26 municipios aledaños (Figura 1).

El asentamiento de población en un área que hoy roza los 4000 km², se inició con el desarrollo de los modernos medios de transporte, guiados primero, y desde mediados del siglo XX, por el *boom* de la industria automotriz. Admitamos que, a menudo también por la operatoria especulativa de los agentes inmobiliarios, con la aprobación implícita o explícita de los gobiernos de turno (Torres, 1986).

Fernández Durán (1993: 10), con referencia a ello, teoriza sobre la aparición y consolidación de modelos espaciales hemisféricos, consecuencia de la etapa actual del capitalismo avanzado: la ciudad global en el norte y la megaciudad -resultante de la hiperurbanización- en el sur, como las dos caras territoriales de un modelo productivo mundial, con características comunes (aunque más marcadas en la segunda): la concentración demográfica y las contradicciones y contrastes socioeconómicos.

Por su parte, Martner (1998: 271/2), a propósito de las ciudades del bajío mexicano, señala la presencia de significativas modificaciones territoriales, generadas a raíz de la implantación de políticas neoliberales (apertura comercial, desregulación de mercados y liberali-

zación productiva) en el pasado reciente, las que han tenido como corolario la creciente exclusión de los sectores de menores ingresos.

Son, por otra parte notables las diferencias entre la metrópolis heredada del período desarrollista, cuya continuidad urbana estaba nítidamente delimitada y la actual metrópolis-región, de fronteras difusas y en continua e "inexorable" expansión (Ainstein, 2006; Castells, 1996: 418; de Mattos, 1996: 53 y 57; Fdez. Durán, op. cit., etc.).

3. CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO LOCAL

Integran la red de transporte masivo de pasajeros, las alternativas AUTOMOTOR Y FERROVIARIA (en superficie y subterráneo). Protagonizan el modo AUTOMOTOR los servicios "colectivos", con tarifas de corta y media distancia, operados por 170 empresas para las 135 líneas(3) -sumadas las prestaciones de las tres jurisdicciones: nacional, provincial y municipal-. Completan el subsistema automotor los servicios especiales o *charters* (contratados por empresas o grupos vecinales para la realización de trayectos regulares u ocasionales, previamente convenidos y con tarifa no regulada) y taxímetros y *remises*, propiedad de pequeñas y medianas empresas (PYMES) o cuentapropistas (Cfr. Belenky 1993; Cidale, 1996; Arrese, 1998; Müller, 2001; Kralich et al, 2007; etc.).

Los modos FERROVIARIOS operados desde hace décadas por la estatal Ferrocarriles Argentinos, se hallan desde mediados de los '90 a cargo de 4 concesionarios privados(4). Incluyen el ferrocarril metropolitano de pasajeros (8 líneas con 16 ramales) y las 6 líneas(5) del subterráneo-premetro, con recorridos limitados a territorio capitalino.

En lo que respecta a la evolución de la participación modal, cabe aclarar que desde 1970 (Argentina, Min. de Econ., SETOP, 1972) no se generan estadísticas oficiales(6), aunque sí fragmentadas por sector, amén de algunas estimaciones (De Freijo, 1997; Müller, 2001 y Foro Metropolitano, 2006: 4). De su lectura se infieren fenómenos aparentemente contradictorios, como el incremento del uso del auto particular (protagonizado por las clases más acomodadas), a la par que el descenso general de la tasa de movilidad (por el repliegue de la población de menores ingresos), a expensas del transporte público.

Efectivamente, llama la atención el notable crecimiento de la participación del automóvil particular (más que duplicado desde 1970, cuando cubría el 15% de los viajes metropolitanos), hecho adjudicable a políticas explícitas e implícitas que favorecieron su reproducción. Como contraparte es acusada la merma de los medios públicos, particularmente del transporte automotor colectivo (Fernández, 2000: 62), que perdió más de 20 puntos en el reparto modal (cayendo en el lapso de 54 a 32%). Además se observa un incremento importante del uso de vehículos de dos ruedas y de los desplazamientos a pie, asociados a la búsqueda de abaratamiento de los viajes por parte de las clases menos acomodadas.

Atinente a modos guiados, si bien Buenos Aires se destaca entre las ciudades latinoamericanas por el temprano desarrollo y extensión relativa de su red de ferrocarriles y metro (subte), a partir de los años '40 se inicia un prolongado período de estancamiento (tanto en inversiones de ampliación como de modernización y mantenimiento), que distancia progresivamente oferta y demanda, en una ciudad que crece en superficie y población. Así arribamos a los '80, con un caudal de pasajeros-viaje menguante respecto de décadas previas, en un cuadro de franco deterioro de la oferta, fértil a los efectos del proceso privatizador, concretado mediante la figura de concesión de los servicios, a mediados de los '90. A partir de allí se registra un recupero de la demanda, aunque mucho menor que

lo que muestran las estadísticas, dados los altos niveles de evasión existentes en los últimos años de operatoria estatal. Tras la crisis del 2001, con tarifas, fijadas por contrato por debajo de las del autotransporte, se repite la captación de viajes por sobre dicho modo.

Por otra parte, se constata un notable incremento en el conjunto *remises* y *charters*, los que si bien preexistían, protagonizan un gran cambio en el concierto modal a partir de 1991/1992. Con motivo de la preparación de la concesión de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos, el personal ferroviario da comienzo a una serie de prolongadas huelgas (algunas de las cuales duraron hasta 45 días). La prolongada falta de estos vitales servicios, sumado a la imposibilidad del subsistema automotor colectivo de línea para absorber las extraordinarias demandas, genera las condiciones apropiadas para el surgimiento de una oferta **de emergencia** (mediante unidades que, por su antigüedad habían quedado al margen del sistema).

Tras el levantamiento de las medidas de fuerza, se advierten dos fenómenos relevantes: Por un lado que muchos usuarios desean continuar con esta opción más confortable de traslado, la que hasta puede resultar monetariamente más conveniente (particularmente para los que deben trasbordar). Por el otro, crece y se consolidan las prestaciones clandestinas, que estimuladas por la crisis, el desempleo y el deterioro general de la oferta de transporte público: evaden el cumplimiento de las obligaciones de rigor, ofreciendo tarifas menores respecto de las fijadas por los prestadores habilitados (Kralich y Gutiérrez, 2007).

3.1. ACERCA DE LA GESTIÓN

La gestión y el control de la red de transporte metropolitano de pasajeros abarcó históricamente las esferas nacional, provincial y municipal(7), a las que en 1995 se agregó la correspondiente al Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires (que migró del rango municipal al estadual), resultando en la actualidad conformado el esquema con las siguientes agencias e incumbencias jurisdiccionales:

Incumbencia Nacional: La Secretaría de Transporte (ST), dependiente del Ministerio de la Producción de la Nación junto con las Subsecretarías de Transporte Ferroviario y Automotor y la Comisión Nacional de Regulación del Transporte tienen potestad sobre la operatoria del servicio de transporte público automotor (*charters* y servicios de línea que circulan dentro de la capital y/o que la conectan con los partidos aledaños) y ferroviario (en superficie –servicios metropolitanos- y subterráneo -premetro (en el último caso, compartiendo competencia con el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, del que depende Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado, propietaria de la infraestructura, instalaciones, inmuebles y material rodante).

Incumbencia Provincial: La Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (DTPBA), tiene contralor sobre los servicios de autotransporte colectivo que conectan dos o más municipios metropolitanos, sin ingresar a la Capital y servicios *charters* con el mismo tipo de cobertura.

Incumbencia Municipal: Las Direcciones de Tránsito y Transporte de cada municipio metropolitano tienen potestad sobre las líneas de transporte automotor colectivo con recorridos íntegramente dentro de su jurisdicción, así como de los taxímetros y *remises* radicados en ella.

Incumbencia del GCBA: La Dirección de Tránsito y Transporte del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA), como dijéramos, comparte con la nacional CNRT el control sobre el modo subterráneo-premetro, tras su concesión a manos privadas. Hay tratativas para que vuelva a depender totalmente del GCBA, así como para que la actual competencia nacional ceda la potestad del autotransporte capitalino (hasta el momento solo tiene ingerencia respecto de la disposición de paradas para ascenso y descenso de pasajeros). Tiene asimismo contralor (al igual que los municipios del conurbano) sobre la habilitación y control de taxis y *remises* radicados en su territorio.

En cuanto a características de la operatoria, el gran conjunto automotor que conforman colectivos de línea, *charters*, taxis y *remises*, se diferencia de los medios guiados por su versatilidad para adecuarse a las nuevas demandas, pero también por el diferente criterio de usufructo de la infraestructura requerida. En el caso ferroviario, los costos de tendido y mantenimiento estuvieron (y persisten, tras su concesión), a cargo del Estado, mientras que los de transporte automotor utilizan el pavimento financiado directa o indirectamente por la comunidad, gozando así de una suerte de subsidio implícito (Gutiérrez, 1993).

A propósito del tema subsidios, promediando el año 2002, tras la presión ejercida por los empresarios del autotransporte colectivo por la brusca baja de la demanda post crisis y el incremento de costos de mantenimiento, combustible y salarios, el gobierno de Duhalde implementó su otorgamiento. La finalidad fue atender los reclamos de los operadores (de todas las líneas urbanas del país -nacionales, provinciales y municipales-)(8), mediante el pago mensual de una suma fija por unidad en servicio, a la vez que congelar tarifas, en prevención de estallidos sociales. El beneficio también se extendió a los operadores ferroviarios de servicios metropolitanos de pasajeros, en forma adicional a los subsidios ya otorgados en virtud de los contratos de concesión (9).

Los fondos necesarios surgen de la tasa impositiva que se aplica sobre el precio del gasoil desde mediados del 2001. El gravamen original había sido pensado para conformar el Fondo Fiduciario de Infraestructura del Transporte (FFIT), con vistas a la realización de obras públicas y reducción del costo de los peajes; objetivo que pasó a segundo plano desde abril del 2002, tras su incremento y derivación a compensar a los transportistas(10).

También por esa fecha se acordó (a cambio de una compensación a las empresas petroleras) un precio diferencial del gasoil -más barato- para las empresas ferroviarias y del autotransporte. Sucesivamente prorrogado, persiste en la actualidad.

4. LO QUE CUESTA VIAJAR EN EL GRAN BUENOS AIRES

El crecimiento de la ciudad ha provocado el alargamiento y consecuente encarecimiento, de los desplazamientos (ver en la Tabla 1 las distancias estimadas entre la Capital –el distrito que comparativamente mas viajes convoca- y los municipios del GBA), en muchos casos agravado todavía por la necesidad de trasbordar. En un estudio de caso anterior (2002) habíamos comprobado que el 54% de la PEA residente en los suburbios y empleada en la Capital, necesita echar mano de esta práctica en sus viajes hogar-trabajo, con lo que los tiempos medios diarios insumían 2½ horas y los costos al equivalente a 6 boletos mínimos (que representan unos \$ 100.- mensuales).

Respecto de las estrategias desplegadas por la población para concretar dichos traslados, comúnmente se apela al concepto de "elección modal", el cual suele resultar inadecuado, ya que los barrios menos accesibles, los usuarios no cuentan con el privilegio de elegir entre dos o más modos; sea porque no los hay, sea porque los disponibles les resultan económicamente inaccesibles.

Por otra parte, la lógica búsqueda de los operadores de optimizar ganancias, determina que los servicios se encaucen prioritariamente hacia las zonas residenciales más seguras en términos de rentabilidad, desatendiendo a importantes conjuntos que, por sus características socioeconómicas o su localización, no constituyen focos comercialmente atractivos.

Otros ítems significativos son la atomización de operadores, la superposición jurisdiccional (nacional, provincial y pluralidad de municipales –25 en el GBA, y 43 en toda la Región Metropolitana-) y la contraposición de intereses. Su incidencia en el funcionamiento del sistema perjudica tanto a operadores y usuarios, aunque no en la misma medida y por añadidura, en relación inversa a sus grados de concentración de capital y nivel socioeconómico, respectivamente.

El detrimento sobre los usuarios tampoco es homogéneo, alcanzando su máxima expresión en los barrios más carentes (en especial los intersticiales y periféricos del aglomerado) donde -como veremos- se generan las peores condiciones de accesibilidad: largas caminatas y tediosas esperas que, sumados a las distancias a cubrir a bordo del transporte público y la usual necesidad de trasbordos, redundan en presupuestos excesivos respecto del nivel de ingresos prevalente.

Sobre la base de los valores tarifarios vigentes en cada corte histórico, y considerando ida y vuelta sobre una media de 21 días laborales por mes, procedimos al cálculo de su incidencia porcentual sobre un ingreso tipo, equivalente a dos salarios mínimos(11), considerando los costos para los trayectos más comunes, cuyos valores volcamos en el siguiente Cuadro 1.

- El primer ejemplo corresponde a un viaje cuyo recorrido íntegro se localiza dentro de la primera sección tarifaria, con lo que se ejemplifica con un traslado dentro de los límites de un único distrito o jurisdicción;
- El segundo es representativo de un viaje interjurisdiccional, el caso típico entre el suburbio próximo (20km) y la Capital o viceversa;
- El tercer y cuarto casos, son similares al segundo, diferenciándose por la necesidad de realización de trasbordos: uno y dos respectivamente.

Cuadro 1. GBA, años 1994/2003: Incidencia porcentual del costo mensual del viaje al trabajo sobre un sueldo bruto equivalente a \$ 400.- (dos smvm)

TIPO DE TRAYECTO	Julio 1994	Set. 1995	Ago 1996	Ago 1999	Ago 2003
Intrajurisdiccional directo	4,5 %	5,5%	8%	9%	10%
Interjurisdiccional directo	9%	11%	13%	14%	18,5%
Interjurisdiccional indirecto (c/1 trasbordo)	13%	16,5%	19%	21%	28%
Interjurisdiccional indirecto (c/2 trasbordos)	17,5%	22%	24%	29%	38%

Elaboración personal

Como podemos observar, los valores resultantes, relacionados con ingresos mínimos y medios, comienzan siendo muy importantes, para llegar a ser, en la más desventajosa de las opciones, francamente imposibles de afrontar, por no mencionar a quienes perciben el mínimo vital móvil (\$200.-) para quienes la relación costo-ingresos es francamente disparatada.

Si referimos los guarismos anteriores a la caracterización sociodemográfica de los partidos del Gran Buenos Aires -Tabla 1-, nos será posible inferir sobre qué distritos la incidencia resultó más crítica. Cabe aclarar acerca de las cifras presentadas, que las mismas distan de tener una distribución territorial homogénea, como erróneamente se interpretaría de su lectura "textual", debiendo subrayar que expresan valores promedio (lo cual implica que hay áreas donde la situación es mejor y otras donde es más grave).

Podemos asimismo afirmar, a la luz de los datos expuestos, que resultan significativas las relaciones entre pobreza (ponderada en porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas -HNBI-) y densidad-niveles de ingresos medios (inversa), y entre pobreza y distancia al centro (directa).

Es importante destacar que el monto y poder adquisitivo de los ingresos, particularmente los más bajos, ha sufrido importantes cambios en el lapso analizado.

El salario mínimo vital móvil que en 1999 era de \$ 200.- (con paridad dólar 1=1), persiste tras la devaluación de fines del 2001 –cuando se retrotrae hasta el equivalente a u\$s 70.- hasta el año 2003. A mediados de ese año comienza su gradual recupero, que a la fecha llega a \$ 800.-

A principios de julio del 2007 se decreta un nuevo incremento gradual: a partir de agosto a \$ 900.- en octubre a \$ 960.- para arribar en diciembre a \$ 980.-, cuando rozará el equivalente a u\$s 300.- constituyéndose en el más alto de América Latina.

Sobre los valores de tarifas e ingresos vigentes actualmente, las incidencias respectivas se modificaron a los guarismos que volcamos en el siguiente Cuadro 2.

En virtud de las importantes diferencias entre el costo de los pasajes ferroviario y automotor colectivo, en este caso calculamos dos alternativas, según los viajes directos sean hechos en ferrocarril (A) o autotransporte (B) y los indirectos combinando ferrocarril y autotransporte (A) o totalmente en autotransporte (B):

Cuadro 2. GBA: Incidencia porcentual del costo mensual del viaje al trabajo sobre un smvm de \$ 800.- (u\$s 267.-) Julio 2007.

TIPO DE TRAYECTO	alternativa A*	alternativa B*
Intrajurisdiccional directo	3%	5%
Interjurisdiccional directo	4%	9%
Interjurisdiccional indirecto (c/1 trasbordo)	9%	14%
Interjurisdiccional indirecto (c/2 trasbordos)	14%	19%

Elaboración personal

Comparando los presupuestos resultantes con los consignados en el Cuadro 1, se advierte que las incidencias son similares a las registradas en 1994-1995, pero en aquél caso el referente de ingreso es de dos salarios mínimos (en vista de que la depreciación imposibilitaba afrontar gastos de transporte a un asalariado que percibiera el haber menor). Con

esa salvedad, en cambio vemos que se han modificado sensiblemente los porcentajes respecto de los vigentes en 1996 y muy especialmente con relación al peor momento, promediando el 2003, en que las incidencias son prácticamente del doble respecto de las actuales, brindando una idea cabal de los niveles de exclusión alcanzados.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

Los valores e incidencias revelados, son a nuestro entender, indicadores significativos de la relevancia que reviste el tema de los presupuestos de transporte para la población asalariada, particularmente para la que percibe los menores ingresos.

Al respecto cabe destacar que la actual estructura de prestación de servicios masivos, si bien con tarifas subsidiadas, no cuenta con mecanismos que permitan incluir demandas marginales.

A nuestro entender, dicha situación podría ser modificada tanto mediante la complementación y asignación modal (determinando corredores troncales y alimentadores), como con la integración tarifaria. Atinente a la última, sería vital que no solo reuniera en un solo pago los distintos tramos requeridos –como se planeó implementar el uso de una tarjeta magnética- sino que contemplara una bonificación para los viajes con trasbordo (léase, que el costo total resultase inferior a la sumatoria del valor de los boletos requeridos).

Otra opción posible sería asumir la búsqueda de compensación entre rutas rentables y no rentables, efectivizada por ejemplo a través de la licitación de paquetes que garantizaran la cobertura de la totalidad de las demandas metropolitanas (tarea que evidentemente habría de estar a cargo de un organismo del tipo del proyectado ente coordinador regional).

Respecto de los casos más graves, podría analizarse la factibilidad de incentivar la subvención por parte del empleador del costo del viaje, a modo de carga social (como de hecho funciona localmente la contratación de servicio doméstico por hora), ya ensayado en otros países latinoamericanos (Orrico et al, 1990: XII. 15/24), o la implementación de un "suplemento salarial", como los luncheon tickets y tickets canasta.

El estudio sobre la eficacia de sustitución de las actuales tarifas kilométricas por tarifas planas (Chavez et al, 1996: 312/24), es otra alternativa, si no para la totalidad de la red, vista su extensión, posiblemente para ciertas áreas piloto.

Con referencia a la profusión de servicios alternativos, se impone el urgente control para depurar las prestaciones ilegales, procurando apoyo a la convalidación de aquéllas que obedezcan a demandas genuinas, pudiendo convertirse en solución eficaz, allí donde no se justifique la prestación de transporte masivo.

Atinente a la relajación de las actividades de planificación y a la mengua de la intervención estatal particularmente las verificadas en los '90, adherimos a la visión de Fernández Durán (op. cit.: 21) quien las explica por vía de la necesidad de readecuación de los marcos legales a los requerimientos globalizadores, transformándolos en menos rígidos e intervencionistas, a fin de que el proceso de toma de decisiones resulte más permeable a los intereses del capital sobre el espacio urbano.

Del mismo modo, el vacío de instituciones (no necesariamente porque no existan, sino a menudo porque se contraponen o anulan) y/o mecanismos de coordinación y control que Sassen (1991) reclama para la economía globalizada y que es desempeñado de hecho por determinados centros de comando global, refleja a otra escala, lo que en las metrópolis de la periferia resulta del accionar hegemónico de los *lobbies*, mientras el ejercicio del poder público que los habría de controlar, se desvirtúa y debilita en intervenciones unilaterales y disgregadas de agencias y organismos yuxtapuestos.

Como vimos, la red de transporte urbano local, atomizada en 170 empresas de autotransporte y cuatro concesionarios ferroviarios, todos de capital privado, obedece localmente a una tríada de jurisdicciones superpuestas, pero considerando el ámbito regional, supera la cuarentena, mientras los intentos de coordinación permanecen siendo sólo una expresión de buenos deseos (12).

Concluyendo, las situaciones más críticas felizmente han sido superadas, tanto vía recuperación de los salarios, como a través del pago, en los últimos cinco años, de importantes subsidios a los transportistas.

Acerca de la sujeción de las tarifas, está visto que hacia fin del año en curso, pasado el período electoral, sobrevendrán ajustes, con lo que lo que se impondrá idear algún procedimiento que fundamente a quiénes (y cómo) seguir subsidiando y a quiénes no.

Mientras tanto, las tarifas subvencionadas seguirán beneficiando a la totalidad de los usuarios, con independencia de su nivel socioeconómico (así como ocurre con otros servicios subsidiados: agua, luz y gas), y a la vez perjudicándolos, pues los recursos insumidos en quienes no los necesitan, dejan de ser aplicados a su objetivo inicial: la inversión.

Notas:

- (1) La conformación de los consorcios ferroviarios, cuenta en todos los casos con la presencia de consorcistas operadores del autotransporte público de pasajeros (que destacamos con subrayado):
 - Ferrovías* (ex FC Belgrano norte), integrado por los consorcios EMEPA, Bibiloni, Graglia & Asoc., Transurb Consult y la cooperativa de transporte TAC (Transporte Automotor de Cuyo);
 - Metrovías* (ex FC Urquiza y Subterráneo-Premetro) conformado por las firmas Benito Roggio, Burlington Northern, nuevamente Transurb Consult y el consorcio de transporte automotor COMETRANS;
 - Trenes de Buenos Aires -TBA-* (ex FC Mitre y FC Sarmiento) con participación de Morrison Knudsen, y nuevamente COMETRANS y Burlington N.;
 - Transportes Metropolitanos (TMB, TMR y TMS* para los ramales ex FC Belgrano sur, ex FC Roca y ex FC San Martín respectivamente) conformado por ORMAS, EACSA, DGT, COMINTERSA y las transportistas Román y TRAINMET.
- (2) El autotransporte comenzó a privatizarse a mediados de los '50, completándose su traspaso en la década siguiente, en tanto que los servicios guiados fueron operados hasta mediados de los '90 por empresas estatales (Ferrocarriles Argentinos – FA- y Subterráneos de Bs. As., S.E., -SBA-).
- (3) Hasta el año 2001, las cifras eran de 250 empresas operando 365 líneas, lo que nos indica la magnitud de la desaparición, en el lapso de un lustro, de pequeñas

empresas, cuyos recorridos fueron captados gradualmente por las más poderosas (Gutiérrez, 2000: 109-136).

- (4) Por incumplimiento de las condiciones contractuales se ha quitado a Transportes Metropolitanos (TM) la concesión de los ramales TMS (ex San Martín) -en el año 2004- y TMR (ex Roca) – TMB (ex Belgrano Sur) en fecha reciente (Mayo 2007). La operatoria de los mismos pasó a un consorcio compuesto por los 3 concesionarios restantes: Ferrovías, Metrovías y TBA (ex FC Mitre y ex FCSarmiento (el último, multado por sus malas condiciones de prestación). Ellas integran la Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE) cuya gestión sobre el ex FC San Martín, resultó este año duramente evaluada por la Auditoría Gral. de la Nación <http://www.prensadefrente.org/pdfb2/index.php/a/2007/05/28/p2886>
- (5) Contemporáneamente a la redacción de este trabajo (julio de 2007) se está inaugurando el primer tramo de la sexta -línea H-, también operado por concesionario privado (el mismo que tiene a su cargo la línea férrea ex FC Urquiza).
- (6) Un ambicioso proyecto, financiado por el Bco. Mundial, resultó abortado en el año 2001. Contemporáneamente a la redacción de este artículo, tras el llamado a licitación internacional efectuado por la Secretaría de Transporte de la Nación (que ganara la Consultora ECOTRANS S.A.) se encuentra en etapa avanzada la INTRUPUBA (Investigación sobre Transporte Urbano de Buenos Aires), que estudia la movilidad en medios masivos en la Capital y 27 municipios aledaños:
<http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/descargas/INTRUPUBA-DOCS-LICITACION-20-12-2004.pdf>
- (7) Sin embargo esta última se multiplica por 43, que es el número de municipios involucrados por la red metropolitana de transporte masivo (Cfr. Kralich, 1999).
- (8) No obstante, desde la implementación de los subsidios, el sector correspondiente a empresarios de transporte automotor metropolitanos resultó con ventajas frente a los del interior. Frente al reclamo de éstos por la desigual distribución del beneficio, que se reparte a razón de 87,1% para los operadores del autotransporte de Capital Federal y conurbano y 12,9% para los del resto del país, la Secretaría de Transporte se apoya en los montos de los viajes realizados y población beneficiada (Muscatelli, 2006: 17).
- (9) También se extendió a los concesionarios de rutas nacionales -para que mantengan y/o reduzcan el costo de los peajes y/o omitan su cobro a los servicios de larga distancia- y a los operadores de autotransporte de cargas (actualmente como reintegro de gastos patronales, a través del Régimen de Fomento de Profesionalización del Transporte de Cargas (REFOP).
- (10) Las sumas promedian mil millones por año, pero tras los últimos incrementos decretados, en los últimos 14 meses ya suman 2.400 millones (Oña, 2007).
- (11) Tomamos este monto considerando que el congelamiento del salario mínimo vital móvil (smvm) y la depreciación verificada, prácticamente imposibilitaban afrontar gastos de transporte a un asalariado que percibiera dicho haber.
- (12) Corroboramos que el proyecto de ente coordinador del transporte ha sido incluido en las plataformas electorales de los principales candidatos a la jefatura de gobierno de la ciudad de Buenos Aires, para la gestión 2007-2011.

LITERATURA CITADA

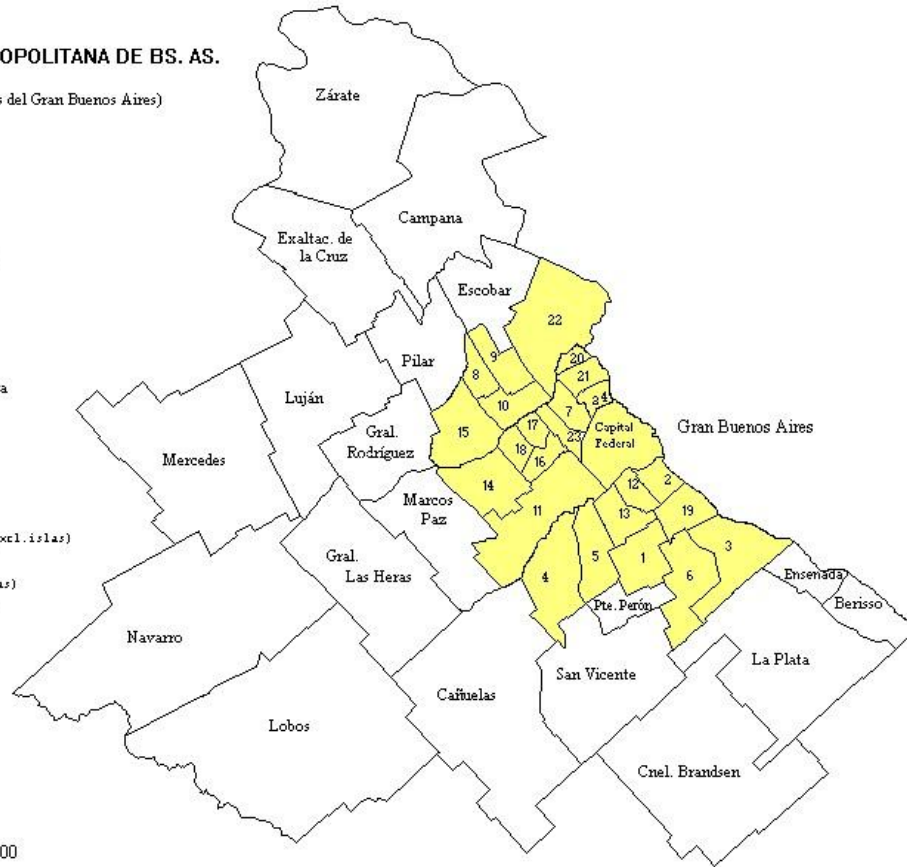
- AINSTEIN, L. 2006. XXI. Jornadas de Investigación / 3er. Encuentro Regional de Investigación "SI+HCT. Historia, Crítica y Teoría: del clip al Territorio". SICYT/FADU/UBA.
- PROGRAMA ARGENTINO DE DESARROLLO HUMANO. 1996. Informe sobre Desarrollo Humano en la Provincia de Bs. As., BAPRO - H. Senado, 156 p.
- ARGENTINA. INDEC. 1995. Anuario Estadístico de la República Argentina. Bs. As.
- ARGENTINA. INDEC. 2001. Censo Nacional de Población y Vivienda.
- ARRESE, A. 1998. Los taxis y *remises*. En: Borthagaray, J. M. (Comp.) Aportes para un diagnóstico del transporte en el AMBA. Bs. As., Universidad, FADU-ISU-FURBAN, s/p.
- BELENKY, L. 1993. El ordenamiento de la operación de los taxímetros en el macrocentro de la ciudad de Buenos Aires. En: Argentina. MEyOSP. SST - Instituto de Investigaciones y Planeamiento Urbano de Curitiba. Seminario-taller Planificación Urbana y Transporte. Buenos Aires, 11 al 13-5-93, s/p.
- BLANCO, J. 2005. Urbanización y movilidad: contradicciones bajo el modelo automóvil intensivo. X Encuentro de Geógrafos de América Latina. S. Paulo, 22 p.
- CASTELLS, M. 1997. La sociedad red. Madrid, Alianza, vol. I, 590 p.
- CICCOLELLA, P. 1999. Globalización y dualización en la RMBA. Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años 90. *Eure* n° 76. Santiago, Chile, p. 5/27.
- CIDALE, A. (1996) El taxi y el remise en el transporte urbano de pasajeros. Memorias 1° Congreso Nacional de Transporte Urbano. La Plata, p. 91/9.
- CHAVEZ, J. C. et al. 1996. Uma analise dos impactos da implantação da tarifa única e do plano real no sistema de transporte coletivo urbano do Rio de Janeiro. Anais eletrônicos VIII CLATPU, Curitiba, p. 312/24.
- DE FREIJO, E. 1997. Sistema orgánico de transporte-tránsito para el AMBA. Estrategias para el transporte en el AMBA. (comp.) Bs. Aires, Fundac. Benito Roggio, p. 115-153.
- DE MATTOS, C. 1996. Avances de la globalización y nueva dinámica metropolitana: Santiago de Chile 1975-1995. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales, *Eure* Vol. XXII N° 65, Santiago, junio '96, p. 39-63.
- FERNÁNDEZ DURAN, R. 1993. La metrópoli como espacio de la crisis global. *Economía y Sociedad* n° 8. Madrid, junio, p. 9/45.
- FERNÁNDEZ, R. 2000. Colectivos: bajó más del 30% la venta de boletos. *Clarín*, Bs. As., junio 17, p. 62.
- FIDEL, C. y FERNANDEZ, G. 1998. La producción de ciudades abiertas con fronteras internas. II Jornadas sobre la problemática urbana. Buenos Aires, Universidad, Fac. de Cs. Sociales, Instituto G. Germani, 7 p.
- FORO METROPOLITANO. 2006. III Foro. Movilidad, el transporte de personas. Bs.As., 5 p.
- GUTIÉRREZ, A. 1993. Los subsidios indirectos al autotransporte público de pasajeros en el Área Metropolitana de Bs. As. I Jornadas Platenses de Geografía. Universidad Nacional de La Plata, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Depto. de Geografía. La Plata, p. 53/73.
- _____. 2000. La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires: Cambios recientes y tendencias futuras. *EURE* (Santiago), mayo, vol.26, no.77, p.109-136.
- KRALICH, S. 1999. Aptitud de la red de transporte urbano para la delimitación de metrópolis en expansión. Actas del V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio. Toluca, Universidad Autónoma de México, Facultad de Planeación Urbana y Regional, septiembre, 24 p. CD Rom.
- _____. 2002. Viaje al trabajo y grado de accesibilidad. *Territorio Digital* n° 6, Bs. As., Universidad, Fac. de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía.
<http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geografia/territ6.htm>

- KRALICH, S. Y GUTIÉRREZ, A. 2007. A. Más allá de la "informalidad" en el transporte de pasajeros. Reflexiones sobre los servicios *charter* en la Region Metropolitana de Buenos Aires. En: Revista digital Lavboratorio n° 20. Bs. As., Universidad, Fac. de Cs. Sociales, Inst. G. Germani, otoño 2007. http://lavboratorio.fsoc.uba.ar/textos/20_7.htm
- MARTNER, C. 1998. Sistemas de transporte y reorganización de los mercados regionales de trabajo. En: Caravaca, I. et al (eds.) 1998. Globalización y territorio. Mercados de trabajo y nuevas formas de exclusión. Huelva, Universidad, p. 271-287.
- MÜLLER, A. 2001. El sector transporte en la Argentina. Evolución reciente, diagnóstico y propuesta de políticas. En: <http://ar.geocities.com/ecotransporte>
- MUSCATELLI, N. 2006. Transporte: piden un reparto equitativo de los subsidios. *Clarín*, Bs. As., Noviembre 2, p. 17.
- OÑA, A. 2007. Subsidios al transporte público: en cinco años, 5400 millones de pesos. *Clarín*, Bs. As., mayo 19.
- ORRICO (Filho), R., et al. 1990. Experiences de financement. Le ticket-transport. Transport urbain dans les pays en developpement. CODATU IV. Sao Paulo, p. XII.15/24.
- PIREZ, P. 1994. Buenos Aires Metropolitana. Política y gestión de la ciudad. Bs. As., Centro Editor de América Latina, 185 p.
- ROBERT, F. 1998. La Gran Muralla: Aproximación al tema de los barrios cerrados en la Región Metropolitana de Buenos Aires. II Jornadas sobre la problemática urbana. Buenos Aires, Universidad, Fac. de Cs. Sociales, Instituto Gino Germani, 10 p.
- SASSEN, S. 1991. The global city: New York, London, Tokio. Princeton University Press.
- SVAMPA, M. 2001. Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados. Bs. As., Biblos, 282 p.
- TORRES, H. 1998. Procesos recientes de fragmentación socioespacial en Bs. As.: la suburbanización de las élites. II Jornadas sobre la problemática urbana. Buenos Aires, Universidad, Fac. de Cs. Sociales, Instituto Gino Germani, 11 p.
- _____ 1986. El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980. Congreso Latinoamericano de Areas Metropolitanas. Bs.As., Set.'86, 19 p.mimeo.
- WORTMAN, A. y ARIZAGA, C. 1998. Buenos Aires está cambiando: entre los consumos culturales y los barrios cerrados. II Jornadas sobre la problemática urbana. Buenos Aires, Universidad, Fac. de Cs. Sociales, Instituto Gino Germani, 8 p.

Figura 1.
REGION METROPOLITANA DE BS. AS.

Referencias: (partidos del Gran Buenos Aires)

1. Almirte. Brown
2. Avellaneda
3. Berazategui
4. Ezeiza
5. E. Echeverría
6. F. Varela
7. Gral. San Martín
8. José C. Paz
9. Malvinas Arg.
10. San Miguel
11. La Matanza
12. Llavén
13. Lomas de Zamora
14. Merlo
15. Moreno
16. Morón
17. Hurlingham
18. Ituzaingó
19. Quilmes
20. San Fernando (excl. islas)
21. San Isidro
22. Tigre (excl. islas)
23. Tres de Febrero
24. V. López



Fuente: Kralich, 1999.

Tabla 1. Partidos del GBA: distancia media al centro, población, densidad, hogares con necesidades básicas insatisfechas (HNBI) y nivel medio de ingresos.

Partido	Km. Al C°	Población Cen. 2001#	Densidad Hab/km2	%HNBI 2001#	Factor comparativo ingresos##
Almte. Brown	25	515.000	4200	19,3	2.80
Avellaneda	8	330.000	6000	10,7	6.28
Berazategui	28	288.000	1500	19,4	3.86
E. Echeverría	32	244.000	2000	20,4	2.39
Ezeiza	32	119.000	530	26,1	2.39
F. Varela	35	349.000	1800	30,4	2.62
Gral.S.Martín	20	405.000	7300	13,0	8.48
Hurlingham	22	172.000	4770	12,6	5,28
Ituzaingó	22	158.000	4045	10,8	5,28
José C. Paz	37	230.000	4600	26,7	2,75
La Matanza	27	1.121.000	3500	20,0	3.88
Lanús	12	468.500	10400	11,7	5.79
L. de Zamora	17	574.000	6500	17,2	4.32
Malvinas Arg.	37	290.500	4600	22,9	2.75
Merlo	33	470.000	2700	23,4	3.69
Moreno	45	380.000	2100	26,0	2.10
Morón	22	309.000	5500	7,7	5.28
Pte. Perón	37,5	60.027	496	30,0	2,00
Quilmes	20	519.000	4150	17,6	4.24
S. Fernando*	25	150.000	6300	16,1	5.39
San Isidro	21	293.000	6100	8,3	6.64
San Miguel	37	253.000	3050	18,2	2.75
Tigre*	28	300.000	1700	20,3	4.72
3 de Febrero	17	335.500	7300	8,7	6.82
Vicente López	15	290.000	7020	4,8	9.14

Fuentes: #Argentina. INDEC, Cen. 2001; ## Prog. Arg. D.H., 1996: 158/9.

*Los valores consignados para San Fernando y Tigre excluyen a sus secciones isleñas, en tanto no es posible acceder a ellas mediante la red de transporte considerada.