

Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. El caso de la RMBA.

Susana Kralich.

Cita:

Susana Kralich (2009). *Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista. El caso de la RMBA. X Jornadas Argentinas de Estudios de Población. Asociación de Estudios de Población de la Argentina, San Fernando del Valle de Catamarca.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/xjornadasaepa/19>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/eAKp/aeS>



Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es>.

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>.

**Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista.
El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires**

Susana Kralich
CONICET-Instituto de Geografía
Universidad de Buenos Aires
skralich@educ.ar

Resumen

Nuestra propuesta consistió en investigar cómo los cambios políticos, urbanísticos y económicos verificados en las últimas tres décadas incidieron y con qué consecuencias, sobre las pautas de movilidad cotidiana, sobre el caso de la RMBA. La metodología consistió en relacionar indicadores generales de urbanización, con tendencias registradas en la movilidad, contrastando datos primarios disponibles para los años 70, con los publicados para 2006/7.

En el lapso analizado la metrópolis típica de la era industrial, compacta y bien delineada, muta a extensa, discontinua y excluyente, destacando en dicho proceso, de entre las causas y consecuencias más relevantes, las siguientes:

- La imposición de un Nuevo Modelo Económico, vía aplicación de políticas neoliberales, impactando negativamente sobre las industrias y el empleo;
- El debilitamiento y pasividad Estatal, abandonando espacios, reapropiados por actores privados;
- La concentración de la inversión pública en las áreas de mayor nivel socioeconómico y/o densidad;
- El desarrollo de nuevas tecnologías de información y comunicación;
- La urbanización elitista en los bordes metropolitanos, contrastante con la reubicación periférica de contingentes de recursos medio bajos y bajos, con déficits de dotación de servicios, y el incremento de la violencia urbana;
- La dificultad de adecuación del transporte público a las nuevas demandas, el sobreestímulo a la autoconducción y la consolidación de modos alternativos;
- La accesibilidad diferencial por barrio, ahondando brechas en la relación costos de transporte/ingresos, para la población de menores recursos residente en periferias o intersticios;

En este contexto, brindamos algunas reflexiones relativas a la dupla urbanización y transporte, señalando -habida cuenta de los cambios producidos, la necesidad de readecuar políticas y marcos legales, en pos de ciudades necesariamente más inclusivas.

Procesos de urbanización y movilidad cotidiana en la ciudad posfordista.

El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires

Susana Kralich

CONICET-Instituto de Geografía

Universidad de Buenos Aires

skralich@educ.ar

1. Del modelo urbano compacto al difuso¹

La profusa literatura referida al estudio de grandes aglomerados da cuenta de que, durante el último tercio del siglo XX, la metrópolis tal como la conocimos tipificando la era industrial: compacta y con bordes bien delineados, se transforma gradualmente en extensa, discontinua y socialmente excluyente. Detrás de esta metamorfosis señalamos algunos factores preponderantes, que referimos a nuestro estudio de caso, aunque la mayor parte de ellos se verifican en muchos otros aglomerados, a saber:

- a. La imposición de un Nuevo Modelo Económico. A partir de la dictadura militar del 76 y con gran énfasis en los 90, bajo las dos presidencias de Menem, se concretó mediante la aplicación de políticas de libre mercado, privatización y desregulación, con graves consecuencias sobre las industrias locales y el empleo, agudizadas aún por la especulación financiera.
- b. Vinculado a lo anterior, la retirada, debilitamiento o pasividad del Estado, abandonando espacios que son apropiados por actores privados.
- c. El incremento de la violencia urbana, de la que se nutre una floreciente cultura de la inseguridad.
- d. El desarrollo de nuevas tecnologías de información y comunicación -TICs-.

¹ Nuestra ponencia se inscribe en el marco del proyecto “Dinámica de Grandes Aglomerados: de configuraciones metropolitanas a regiones urbanas difusas. El caso Buenos Aires”, financiado por el Fondo para la Investigación Científica y Tecnológica –FONCyT- (Proy. PICT 2006 N° 02430, 2007-2010).

- e. El uso creciente del transporte automotor y en especial del automóvil particular. Más recientemente, sin que aquéllos pierdan su protagonismo, se suma –principalmente en países centrales- la influencia de los trenes de alta velocidad.
- f. El deterioro medioambiental (congestión, contaminación aérea y sonora), en el que le cabe un rol decisivo al punto anterior –particularmente, pero no exclusivamente, en América Latina- por el incremento de la participación modal automotor, más flexible y sin requerimientos de inversión en infraestructura exclusiva, pero con menor eficiencia energética, en tanto consumidor de combustibles fósiles.

Con respecto a la dinámica demográfica, tras el agotamiento de los movimientos campo-ciudad, típicos hasta poco después de promediar el SXX, se verifica un cambio de dirección e intensidad de las migraciones internas. Se reduce la llegada a grandes aglomerados y los flujos se dirigen con menor fuerza y mayor dispersión hacia ciudades medianas y pequeñas (Vapñarsky y Gorojovsky, 1990; Velázquez, 2008).

En la década del 70 hay un reverdecer de la inmigración desde países limítrofes, por motivos ora económicos ora políticos; los últimos particularmente procedentes de los Estados afectados al Plan Cóndor, hasta que, promediando la década, miles de propios y ajenos se ven forzados a emigrar o desaparecer, teniendo que lamentar en la Argentina un altísimo saldo para los últimos (Arg. CONADEP, 1985; Bertoncello y Lattes, 1987; Crenzel, 2008, etc.). El gradual retorno a la democracia para la región en los '80, revierte el proceso, tan bien retratado, entre otros por la obra de Mario Benedetti (1984).

En algunos barrios metropolitanos se verifica el aumento de la demanda de viviendas, aún con crecimiento estancado, debido al incremento de los hogares monoparentales y unifamiliares (Fdez. Durán, op. cit.). En la Argentina, a raíz de la fuerte devaluación sufrida por el peso en el 2002, se agregan las demandas de inversores, turistas y estudiantes, procedentes tanto de países centrales, como del resto de América Latina.

La urbanización de los bordes metropolitanos, marcando tendencias fuertemente asociadas con el nivel socioeconómico de sus protagonistas, es otro fenómeno central en el período, que coadyuva con la fragmentación y la ruptura de la cohesión social (Burchell et al, 2005).

A partir de los '80 y con inusitado énfasis en los '90, a la par que grupos de menores recursos, expulsados de barrios encarecidos, se ubican en áreas periféricas e intersticiales, con baja o nula dotación urbana (Torres, 2001; Prevot S., 2002), se verifica –en concierto con otras ciudades latinoamericanas y del mundo- la relocalización en la periferia de miles de familias de clase acomodada, sumando nuevas áreas, en discontinuidad con el tejido urbano, a expensas del entorno agrícola circundante (Fdez. Durán, 1993; Villarreal et al, 2007, etc.).

Este fenómeno, que Cabrales-Barajas (2002), llamó “secesión”, consiste en la autosegregación y el alejarse de los conflictos y de “los otros”. Asistimos así al nacimiento y reproducción de cientos de barrios cerrados y vigilados, localizados a algunas decenas de kilómetros del centro, compuestos por amplias viviendas unifamiliares. Conforman un rosario de islotes y archipiélagos, con bajas densidades demográficas y su denominación varía según el país: *country clubs*, barrios o enclaves cerrados, condominios, urbanizaciones, *gated communities*, etc.

Respecto de los asentamientos pioneros preexistentes desde algunas décadas atrás, cambia la concepción de residencia secundaria de lujo, para determinados lapsos o temporadas (fines de semana, vacaciones), hacia la de vivienda permanente, ícono de un nuevo modo de vida exitoso, que procura reproducir, en un ambiente más integrado con la naturaleza, servicios y equipamientos típicos de la ciudad central².

Destaca asimismo, de consuno con esta suburbanización elitista, el surgimiento paralelo de una serie de emprendimientos en proximidad de autopistas y principales rutas: hipermercados, *shoppings*, *malls*, multicines, centros de recreación, etc., garantizando su acceso prevalente mediante automóvil particular (Ascher, op. cit., Ciccolella, 2002, etc.).

Justamente, gracias al impulso dado a la extensión de la red de autopistas, la movilidad registra un vuelco notable hacia el uso del automóvil (Figuroa, 2005; Blanco, 2007, etc.), cuyo número no sólo engrosa el parque vehicular metropolitano, sino que también se multiplica en el seno de muchas familias acomodadas, tornando crecientemente inequitativo el uso del espacio público vial y agravando los índices de congestión y contaminación

² Dinámica minuciosamente explicada por la socióloga Maristella Svampa (op. cit.), a la que se sumaron, entre otros los trabajos de Patricia Rojas (2007), basado en entrevistas a adolescentes residentes en barrios cerrados, y de Carla Castelo, (2007), así como en la novela de Claudia Piñeyro, *Las Viudas de los Jueves* (2007), llevada al cine en el 2009. También

metropolitanas.

Estos fenómenos aumentan el glosario temático, sumando nuevos conceptos como *periurbanización*, *metropolización*, *metapolización*; agregándose además el de *gentrificación*: modernización o renovación de barrios deteriorados del centro, que son colonizados por estratos de alto poder adquisitivo, tras la expulsión –cuando los hubo- de sus ocupantes de menores ingresos (Ascher, 2004.; Blanco y Gurevich, 2002; Ainstein, 2007, etc.).

La vida cotidiana se apoya fuertemente en la posesión de objetos y el desarrollo de hábitos que devienen en ineludibles. Teléfono móvil, internet, ordenador portátil, TV por cable y satelital, DVD, *home theatre*, servicios de *delivery*, telecompras, etc., expresando las nuevas tendencias del consumismo urbano posmoderno, tras la demanda creciente de autonomía, privacidad, flexibilidad y velocidad (Finquelievich et al, 1998; Drewe, 2005; etc.).

La hiperdependencia tecnológica profundiza las brechas interclases sociales, económicas y etarias, redundando en hábitats polarizados y contrapuestos -que Santos (1994) denominó *opacos y brillantes*- desapareciendo la mistura y la integración, base de la convivencia social plural (Solinis, 2007). De la mano de estas tendencias cunde el individualismo, en desmedro de la cooperación y la solidaridad social, particularmente exacerbados en la ciudad cerrada.

En lo que atañe a los niveles de decisión, las inversiones en infraestructura y servicios se concentran con preferencia en las áreas de mayor nivel socioeconómico y/o densidad. Por ejemplo son significativos los contrastes en la accesibilidad departamental del aglomerado objeto de nuestro estudio de caso, así como la fuerte incidencia de los costos de transporte público sobre los salarios de la población suburbana menos acomodada, sobre todo la que necesita transbordar (Kralich, 2009).

Durante los '90, por ejemplo, la combinación entre alzas tarifarias y salarios depreciados y/o congelados, cuando no el desempleo, resultó en presupuestos de transporte que hasta podían consumir más de un tercio del ingreso mínimo (Ibíd.). Tras los sucesos de diciembre 2001, esta situación, en combinación con las demandas de incremento tarifario de los empresarios de transporte urbano (Gutiérrez, 2004), lleva al presidente provisional Duhalde a implementar

enfocan la temática los filmes nacionales “Una semana solos”, de Celina Murga (2009), “Cara de ques”, de Ariel Winograd (2006) y el corto documental “La ciudad que huye”, de Lucrecia Martel (2006).

por primera vez el pago de subsidios a los operadores de transporte urbano automotor (que se extiende a todo el país), e incrementar los vigentes desde su concesión para los modos guiados metropolitanos, en busca del congelamiento de las tarifas y la compensación por los mayores costos operativos.

Por otra parte, y también con especial énfasis en la década del '90, tienen su primavera las versiones privadas de la seguridad, educación, transporte, telefonía, asistencia médica, obras sociales, jubilación, universidades, cementerios, recreación, etc.

En la movilidad local ilustran especialmente esta tendencia, la ya señalada intensificación del uso del automóvil particular y el surgimiento y reproducción de servicios alternativos al sistema ortodoxo de transporte urbano, conocidos popularmente como *charters*, *combis* y *remises* (Kralich, 1995 y 2008, etc.). Si bien no son nuevos, ya que preexistían desde las décadas del '30 y '40 como servicios contratados por empresas –los primeros-, o viajes de lujo o extraordinarios –los últimos-, a partir de los '90 pasan a compartir protagonismo con los modos masivos, complementándolos.

Esta tendencia obedeció fundamentalmente a la combinación del deterioro de las prestaciones tradicionales, la inaccesibilidad (geográfica, horaria, económica, social, etc.) y la inseguridad urbana (Rodríguez Ch. et al, 2006)³, factores a los que se agregan los impactos producidos por los procesos de flexibilización laboral, aumento del desempleo, reproducción del trabajo informal y las tendencias hacia la *terciarización* y el *cuentapropismo*, que explican la notable incidencia de ilegalidad y pseudolegalidad que los caracteriza (Kralich y Gutiérrez, 2007).

2. Evolución reciente de los flujos cotidianos (1970-2007)

Para efectuar una ponderación de la evolución reciente de los flujos cotidianos metropolitanos, disponemos de fuentes oficiales para 1970 y 2006/7 (Arg., SETOP, 1972 e INTRUPUBA⁴ Arg. Min. Plan., 2007/9 respectivamente). Sin embargo presentan el inconveniente de su heterogeneidad metodológica, tanto en cuanto al campo de estudio que

³ Gravitaron en la proliferación de estos modos la combinación de **comodidad** (viajes puerta a puerta), **costo** relativo (el *remise*, al igual que el taxi, se abona por viaje y no por pasajero y el *charter* compensa su mayor tarifa con comodidad, puntualidad y eliminación de trasbordos) y **seguridad** (eludiendo paradas intermedias, esperas, caminatas y trasbordos -característicos del transporte masivo- reducen la exposición a ilícitos).

⁴ Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (Argentina. Min. de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. Buenos Aires. 2007/9. <http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/>

comprenden, como a cambios jurídico-administrativos verificados en el ínterin, el universo de modos estudiados, etc., por lo cual hemos centrado nuestro análisis sobre las combinaciones de flujos, entre y dentro de grandes sectores jurisdiccionales (Capital y Municipios metropolitanos).

Por añadidura, si bien las estadísticas brindadas por una y otra fuente proceden de encuestas de origen y destino, las mismas difieren: para 1970 fueron domiciliarias e incluyen la totalidad de los modos públicos y privados, y en cambio en las de 2006/7 se encuestó solamente a usuarios de modos masivos.

De la comparación entre 1970 y 2006/7 (expandidos a estimar la totalidad de los viajes) surge en primer lugar, un aumento del 46 % en los flujos totales (17,6 millones en 1970, y 25,7 para el 2006/7), mientras que en el mismo lapso la población metropolitana creció un 50 % (de 8,4 a 12 millones). Sin embargo, tal incremento de los viajes, presentan interesantes cambios en la distribución intra e interjurisdiccional. Por ejemplo, los producidos al interior del distrito capitalino, descienden en el lapso, de 42 a 32%. En cambio los restantes pares de orígenes y destinos, verifican incrementos: desde la Capital hacia los municipios metropolitanos (centrífugos) crecen de 10 a 14%, en tanto que los inversos (centrípetos), pasan de 10 a 13%. Otra tendencia destacable reside en que los movimientos intermunicipales pasan a tener la prioridad relativa, incrementándose de 38 a 41%, de consuno con la consolidación de nuevas polaridades en el aglomerado.

También se puede constatar, sobre todo en algunos tramos troncales, la atenuación de la movilidad de las horas pico, con una tendencia a la homogeneización de los desplazamientos, ahora abundantes a toda hora y en todo sentido. Esto último -sobre todo en contraste con los datos de los 70s- se explicaría tanto por las multiplicadas movilidades generadas por los grupos de mayor poder adquisitivo, asociadas con la incrementada participación modal del auto particular, como a los cambios vinculados a la difusión de las nuevas tecnologías de información y comunicación -TIC's- (Finquelievich et al, op. cit.).

A propósito del incremento desproporcionado de la automovilidad⁵ en el concierto modal, la misma se produce en paralelo con otro indicador desalentador: la pérdida sufrida por los modos masivos. Sin embargo, aunque pasan de cubrir dos tercios de los viajes cotidianos en 1970, a poco menos del 40% en el 2006/7 (Müller et al, 2009), conservan su relevancia, sobre todo en los barrios más densos, destacando la diversa calidad de las prestaciones, según el corredor. Otra tendencia que va de la mano de los cambios cuali-cuantitativos verificados en la morfología urbana, y en particular los relativos a la periurbanización, cuyo crecimiento a costa de bajas densidades, torna ineficiente la prestación de servicios masivos, profundizando las inequidades preexistentes.

Es de destacar un fenómeno estudiado en investigaciones previas (Kralich et al, 2007, Kralich, 2008, etc.) que remite al incremento del número de servicios alternativos a la red de transporte masivo. Su característica más descollante se refiere a sus altos índices de clandestinidad y la amplitud socioeconómica del espectro de usuarios, inversamente correlacionados.

En su versión colectiva -más común para viajes cotidianos- se trata de ómnibus *charter* o *combis*. En cambio, para realizar traslados predominantemente ocasionales, comienza a extenderse el requerimiento de autos de alquiler, sin taxímetro (*remises*). El crecimiento de unos y otros, sin ser muy alto en términos absolutos, alcanza niveles críticos de fricción con los operadores regulares, debido a la competencia desleal que implican sus altos índices de ilegalidad, en especial en determinados corredores. Ello debido, no solo a demandas insatisfechas (cualitativas o cuantitativas, según el área), sino a muy fuertes niveles de desempleo, con lo que las prestaciones se convierten en una importante opción laboral. La combinación de éstos y otros factores, dispara demandas y ofertas, obligando a la readecuación de las reglamentaciones respectivas, tras lo cual muchos servicios normalizan sus prestaciones, pero persiste un número importante, operando bajo condiciones de ilegalidad o pseudo legalidad.

⁵ Este modo pasa de absorber del 15% al 36% de los viajes metropolitanos totales en el lapso 1970-97 (BS. AS. -FADU, 1999), hasta trepar al 40% para el corte 2006/7 (Müller et al, 2009).

En cuanto a las tasas de movilidad, la media de poco más de 2 viajes por habitante (2,11) calculada para 1970, que había sufrido un descenso para los '90 (1,95)⁶, verifica -según la INTRUPUBA- un repunte a 2,15 para el año 2007 (Müller et al, op. cit.).

3. Fragmentación político institucional y gestión de los servicios

En el marco de un análisis evolutivo de la movilidad efectuado para las últimas décadas en la RMBA, entendemos es ineludible la consideración del tema de la gestión de los servicios -en este caso, de los de transporte- en el marco de ciudades plurijurisdiccionales.

En el lapso analizado se han dado en la metrópolis objeto de nuestro estudio, notables cambios, entre los cuales no es menor el aumento del número de distritos involucrados en la gestión de servicios comunes. El proceso obedeció no sólo a la adición de distritos alcanzados por la urbanización continua o discontinua (suburbanización y periurbanización, respectivamente), sino también por la subdivisión de varios de ellos⁷ (Figura 1).

Este hecho subraya la importancia de disponer, si no directamente de un gobierno metropolitano, por lo menos de una coordinación mínima. Como puntualiza Pérez (2006) nos encontramos frente a una doble fragmentación: la político institucional (gubernamental) y la técnico-sectorial. Sin embargo y no obstante la concreción de algunos logros en otras áreas⁸; en la del transporte el historial es frustrante, incluso cuando la coincidencia de signos políticos de los gobiernos nacional, provincial y capitalino (en tres oportunidades desde 1983), podría haber allanado el camino hacia su consecución.

Respecto del rol estatal, a partir de la dictadura militar del '76 y con gran énfasis en los '90, bajo las dos gestiones *menemistas*, la aplicación de un nuevo modelo económico -NME- centrado en la aplicación de políticas de libre mercado y la privatización o concesión de servicios urbanos tradicionalmente prestados por el Estado (Villadeamigo, 2008). La imposición de este NMD tuvo graves consecuencias sobre las industrias locales y el empleo,

⁶ BS. AS. -FADU, 1999.

⁷ Durante la década de los 90 se concretó parcialmente el Proyecto Génesis 2000, impulsado por el entonces gobernador de la Pcia. de Buenos Aires, Dr. E. Duhalde, mediante el cual el GBA pasó de abarcar 19 a 24 municipios, por la subdivisión de los partidos de Gral. Sarmiento, Morón y E. Echeverría (Kralich, 1999). En el ámbito más amplio de la Región Metropolitana, en cambio el total de distritos involucrados asciende a 44 (Ibíd.).

⁸ En los últimos años cristalizan algunos intentos: I. *sectoriales* (CEAMSE, AMBA, CONAMBA, Mercado Central, Comités de las Cuencas Matanza-Riachuelo y Reconquista) o II. *jurisdiccionales* (consorcios de municipios como la (RMN) -Región Metropolitana Norte- (2000) que integran V.López, S. Isidro, S. Fernando y Tigre, y el COMCOSUR (Consortio de

lesionados además por la difusión de prácticas especulativas (Beccaria, 1996; Lo Vuolo, et al, 1998; Schvarzer, 2001; etc.). El Mapa de la Pobreza (Arg. INDEC, 1985), dio buena cuenta de ello, así como, una profusa producción académica a partir de la publicación periódica de guarismos sociodemográficos oficiales, hasta su reciente desprestigio.

En este contexto de cambios políticos, sociales, económicos y funcionales, cabe señalar la relevancia de la readecuación de los marcos legales. En palabras de Thwaites Rey (1994: 29), su diseño resultó funcional al proceso en ciernes, construyéndolos a la medida de los requerimientos de la nueva etapa de acumulación de capital, resituando las bases de la dominación social y definiendo nuevas formas de legitimación-deslegitimación estatal. Los procedimientos autoritarios por parte de los ejecutores de la reestructuración estatal, permitieron la internalización de beneficios debidos al incremento de eficiencias globales, en beneficio de grupos hegemónicos, a la vez que los perjuicios resultaron absorbidos por los sectores sociales más desprotegidos (Karol, 2001; Ainstein, 2001; Azpiazu, 2002; Basualdo, 2002; De Mattos y Pérez, 2005, etc.).

Paradigmático es el caso de la privatización y concesión de servicios públicos, entre los que sobresale la premura puesta en su ejecución, evitando la discusión legislativa, a través de los tristemente famosos decretos “de necesidad y urgencia” del Ejecutivo ⁹), transformando al proceso de toma de decisiones en más permeable a los intereses del capital (Felder, 1994 y Veschi et al, 2000, Schvarzer, 2004; entre otros, destacaron el caso ferroviario).

Por otra parte sobreviven la regulación cuasi *pasiva* del transporte automotor de pasajeros y la política de subsidios al transporte público. Primero otorgados a los consorcios ferroviarios privados, tras la concesión de los servicios, a mediados de los '90. A partir del 2002 y hasta el presente, se incrementaron sus montos y su otorgamiento se extendió también a los empresarios del transporte automotor colectivo, para compensar a unos y otros, los mayores costos operativos, a la vez que mantener las tarifas congeladas. Con el repunte económico desde el 2003, su naturaleza se fue desdibujando, a la vez que los montos se multiplicaba, incluyendo sospechas de cohecho que determinaron, tras las elecciones parlamentarias de mediados del 2009, la caída del Secretario de Transporte nacional, a cargo de la cartera desde la asunción de N. Kirchner a la presidencia.

Municipios del Conurbano Sur), en el 2004, con Avellaneda, Quilmes, L.Zamora, Lanús, F.Varela, Berazategui y A. Brown..

4. Reflexiones finales

En la Argentina de posguerra, hasta mediados de la década del '50 y en menor medida hasta fines de los '60, rigen en el país el Estado de Bienestar y el pleno empleo. Este escenario se ve potenciado, en la mayor metrópolis del país, con las ventajas brindadas a la clase trabajadora para la compra de lotes a plazos en los suburbios, cuya movilidad resulta garantizada por una buena cobertura ferroviaria, y tarifas bajas en relación a los salarios medios (Torres, 1986). Los principales protagonistas son integrantes de la clase obrera local e inmigrantes internos, limítrofes y extralimítrofes, en proporción variable según el período.

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

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

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

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

⁹ Los mismos persistieron hasta la actualidad. Justamente, tras las elecciones del 28-6-09, los bloques no oficialistas procuran su limitación o derogación.

ocasionales, excepcionales o de lujo (bodas, servicios fúnebres, traslado de ejecutivos, funcionarios, etc.).

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

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

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

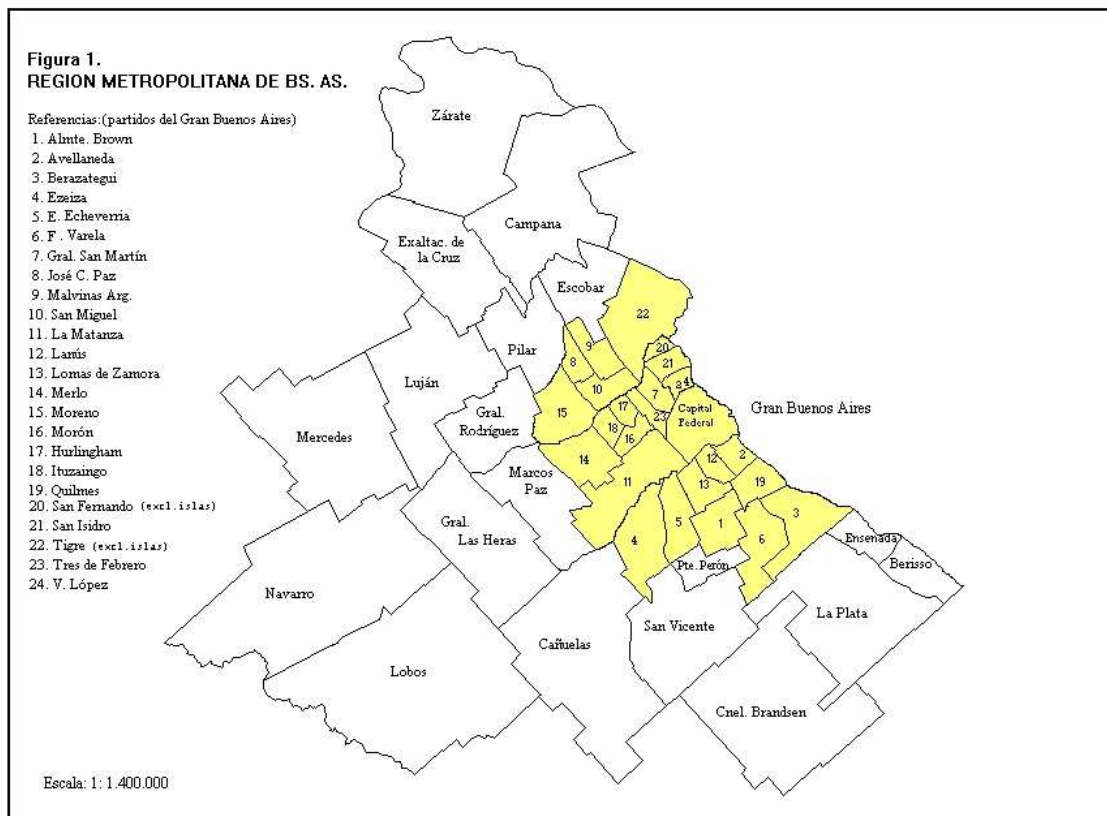
Se registra una creciente incidencia de servicios de transporte alternativos a la red masiva, caracterizados por los altos índices de clandestinidad y la variedad en la calidad de las prestaciones, correlacionada inversamente con el nivel socioeconómico prevaeciente de quienes los demandan.

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

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

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

Agradecimientos: La autora agradece a la valiosa colaboración de los Lics. Tomás Guevara y Leticia Dall Ospedale en el análisis de los tabulados estadísticos.



5. Literatura citada

- Argentina. CONADEP. 1984. Informe de la Comisión Nacional Sobre la Desaparición de Personas. Buenos Aires, EUDEBA.
- Argentina. Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. Secretaría de Transporte. Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires. 2007/9. Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA) - Licitación Pública. Buenos Aires. <http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/>
- Argentina. INDEC. 1985. La Pobreza en la Argentina. Buenos Aires.
- Argentina. INDEC. 2001. Censo Nacional de Población y Vivienda. Buenos Aires.
- Argentina. Ministerio de Economía. SETOP. 1972/3. Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana. Bs. As., 2 vol.
- Ainstein, Luis. 2001. "Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado Buenos Aires". En Actas electr.VI Congreso Internacional CLAD, Buenos Aires.
- _____ 2007. Asimetrías urbanas. Ineficiencia e inequidad en las condiciones sociales de acceso a servicios de saneamiento y transporte en el aglomerado urbano de Buenos Aires. Bs. AS., Nobuko, 1ª ed.
- Ascher, François. 2004. Los Nuevos principios del urbanismo. Madrid, Alianza.
- Azpiazu, Daniel. 2002. El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas, revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias. Buenos Aires: Página 12.
- Basualdo, Eduardo. 2002. "El proceso de privatización en la Argentina: la renegociación con las empresas privatizadas: revisión contractual y supresión de privilegios y de rentas extraordinarias". Buenos Aires, FLACSO.
http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/argentina/flacso/no6_ProcesoPrivatizacionArgentina.pdf
- Beccaria, Luis y López, Néstor (comps.). 1996. Sin Trabajo (Las Características del Desempleo). Buenos Aires, UNICEF – Losada (224 p).
- Benedetti, Mario.1984. El desexilio y otras conjeturas. Madrid, El País.
- Bertoncello, Rodolfo y Lattes, Alfredo. 1987. "Medición de la emigración de argentinos a partir de la información nacional". En Lattes, Alfredo y Enrique Oteiza (eds.). Dinámica migratoria argentina (1955-1984). Democratización y retorno de los expatriados. Bs. As., C° Editor de América Latina.

- Blanco, Jorge y Gurevich, Raquel. 2002. Una geografía de las ciudades contemporáneas. En Alderoqui, S. y Penchansky, P. (comps.). Ciudad y ciudadanos. Bs. As., Paidós (pp. 67-93).
- Blanco, Jorge. 2007. La red de autopistas en Buenos Aires y la reorganización del espacio metropolitano en la década de 1990. Estudio de un caso: el Acceso Norte ramal Pilar. Tesis de Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales, Bs. As., Universidad, Fac. de Filosofía y Letras.
- Buenos Aires, Universidad. FADU-GCBA. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño y Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. 1999. Estudio de Transporte y Circulación Urbana Primera Etapa. Informe final. Bs. As., CETRAM.
- Burchell, Robert W., Anthony Downs, Barbara McCann, and Sahan Mukherji. 2005. *Sprawl costs: economic impacts of unchecked development*. Washington DC: Island Press.
- Cabrera-Barajas, Luis F. (coord.). 2002. *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. Guadalajara, Universidad-UNESCO.
- Castelo, Carla. 2007. *Vidas perfectas. Los countries por dentro*. Buenos Aires, Sudamericana.
- Crenzel, Emilio. 2008. *La memoria de las desapariciones en Argentina*. Bs. Aires, Siglo XXI.
- Ciccolella, Pablo. 1999. "Globalización y dualización en la Región Metropolitana de Buenos Aires: Grandes inversiones y reestructuración socioterritorial en los años noventa". *Eure*, vol.25, n° 76, Sgo. de Chile (pp. 5-27).
- De Mattos, Carlos y Pérez Riffo, Luis. 2005. "Globalización, redes, nodos y dinámica metropolitana. El Gran Santiago en los noventa". En: De Mattos, C. Figueroa, O. y otros. *Gobernanza, competitividad y redes*. Santiago, Chile (pp. 31-64).
- Drewe, Paul. 2005. "Relacionando las redes de la infraestructura y la industria de la *internet*". En: De Mattos, C. Figueroa, O. y otros. *Gobernanza, competitividad y redes*. Santiago, Chile (pp. 379-408).
- Felder, Ruth. 1994. "El estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobiernos menemista". *Realidad Económica* N° 123, Bs. As., abril-mayo (pp. 53/77).
- Fernández Durán, Ramón. 1993. "La metrópoli como espacio de la crisis global". En *Economía y Sociedad* n° 8, Madrid (pp. 9/45).
- Figueroa, Oscar. 2005. "Transporte urbano y globalización: Políticas y efectos en América Latina". *Eure*, vol.31, n° 94, Santiago de Chile (pp. 41-53). <http://www.scielo.cl/scielo.php>
- Finquelievich, Susana y Schiavo, Ester (comps.) 1998. *La ciudad y sus TICs*. Universidad Nacional de Quilmes.
- García Palomares, Juan C. 2008. "Incidencia en la movilidad de los principales factores de un modelo metropolitano cambiante". *Eure*, vol. 34 n° 101, Santiago, Pontificia Universidad

- Católica de Chile, (p.5-24). <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v34n101/art01.pdf>
- Gutiérrez, Andrea. 2004. "Concentración empresarial y eficiencia en el autotransporte urbano de Buenos Aires". *Eure*, vol. 30, N°91, Santiago. de Chile (pp. 97-110).
- Karol, Jorge. 2001. "Cliente mata ciudadano: en torno a la noción de ciudadanía urbana". En *Actas del VI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y la Administración Pública (CD)*, CLAD, Buenos Aires.
- Kralich, Susana y Gutiérrez, Andrea 2007. "Más allá de la informalidad en el transporte de pasajeros. Reflexiones sobre los servicios *charter* en la RMBA". En *Revista Lavboratorio*. Año VIII n° 20, (pp. 51/57). Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani. http://lavboratorio.fsoc.uba.ar/textos/20_7.htm
- Kralich, Susana. 2008. "Acerca del impacto de la opción *remise* en la movilidad ciudadana." En *Actas electrónicas XXI Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires*. Inst. Histórico de la Ciudad de Bs. As. (15p., figs.).
- _____ 2009. "La accesibilidad en la ciudad dual. El caso de la RMBA". En *Revista Urbanística PVS*, Periódico internacional de cultura y planificación urbanística en países en vías de desarrollo. Roma, Universidad de La Sapienza. www.urbanisticapvs.com
- _____ 1999. "Aptitud de la red de transporte urbano para la delimitación de metrópolis en expansión". En: *Actas electrónicas del V Seminario Internacional de la Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio*. Toluca, Univ. Autónoma de México, Fac. de Planeación Urbana y Regional (24 p).
- _____ 1995. "Sustitución incipiente de modos tradicionales de transporte urbano en la RMBA". *Jornadas sobre la problemática urbana*. Buenos Aires, Universidad, Fac. de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani (17 p).
- Lo Vuolo, Rubén y Barbeito, Alberto C. 1998. *La nueva oscuridad de la política social: del estado populista al neoconservador*. Buenos Aires, Miño y Dávila, 2ª ed. (362 p).
- Müller Alberto y S. Kralich. 2009. "Movilidad y cambios socio-económicos: El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las tres últimas décadas". En *Actas XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Buenos Aires, Corporación Andina de Fomento (CAF), Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA)- Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA) (12 p).
- Pírez, Pedro. 2006. *La problemática de la gestión*. En: www.atlasdebuenosaires.gov.ar
- Piñeiro, Claudia. 2007. *Las viudas de los jueves*. Buenos Aires, Alfaguara, 2007.
- Prevot Schapira, Marie-France. 2002. "Buenos Aires en los años 90: metropolización y desigualdades". En *Eure* vol.28, n.85, Santiago de Chile (pp. 31-50).

- Rodríguez Chumillas, Isabel y Liliana López Levi. 2005. "Evidencias y discursos del miedo en la ciudad: casos mexicanos". En Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, N°. Extra 9, 194.
- Rojas, Patricia. 2007. Mundo privado: historias de vida en *countries*, barrios y ciudades cerradas. Buenos Aires, Planeta-Seix Barral. (335 p).
- Santos, Milton. 1994. "Globalización, medio técnico-científico, nueva urbanización, nueva metropolización". Seminario Las ciudades en la ordenación del territorio. Mar del Plata. Mimeog.
- Schvarzer, Jorge. 2001. "Economía argentina: situación y perspectivas". En La Gaceta de Económicas. (s/p.). Año 2 N° 9/10, Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Económicas, Abril-mayo.
- _____ 2004. "Problemas y desafíos para el desarrollo en el siglo XXI. El caso del ferrocarril". Documento de trabajo, mimeog.
- Solinis, Germán. 2006. Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas.
www.unesco.org/most/ciudad_book.htm
- Svampa, Maristella. 2008. Los que ganaron. La vida en los *countries* y barrios privados. Buenos Aires, Biblos (282 p).
- Thwaites Rey, Mabel. 1994. "Apuntes sobre el Estado y las privatizaciones". En Aportes n° 1. Buenos Aires, Asociación de Administradores Gubernamentales (pp. 28/48).
- Torres, Horacio. 2001. "Cambios socioterritoriales en Buenos Aires durante la década de 1990". En Eure, vol.27, n.80, Santiago de Chile (pp. 33-56).
- _____ 1986. "El mapa social del AMBA entre 1960 y 1980. Políticas de vivienda y políticas de transporte". Congreso Latinoam. de Áreas metropolitanas. Buenos Aires (14p).
- Vapnarsky, César y Gorojovsky, Néstor. 1990. El crecimiento urbano en la Argentina. Buenos Aires, Grupo Editor Latinoamericano.
- Velázquez, Guillermo (comp.) 2008. Geografía y Bienestar. Situación local, regional y global de la Argentina luego del Censo de 2001. Buenos Aires, EUDEBA.
- Veschi, E., Silva, J. A. y R. Nieva (2000). "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la República Argentina". XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles, La Habana (s/p).
- Villadeamigo, José. 2008. "El Proceso de Urbanización en la RMBA, el ISI y el NME. Sus efectos en la calidad de vida". Jornadas 15 años del CEPED. Centro de Estudios de Población, Empleo y Desarrollo. Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Económicas, inéd. (17 p).

Villarreal G., Diana y Dominique Mignot (Coords.). 2007. Metropolización, concentración económica y desigualdades espaciales en México y Francia. México, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, División de Ciencias Sociales y Humanidades (263 p).