

Calidad de vida y transporte: los claroscuros del Gran Buenos Aires

KRALICH, Susana*

1. Introducción

Presentamos esta ponencia desde un enfoque en el que consideraciones sobre *equidad y justicia social* complementan a los criterios de *eficacia* tradicionalmente aplicados para evaluar la disposición socioespacial de ciertas actividades humanas. Dicha postura implica completar la producción y elaboración de información empírica, con aquella que posibilite conocer la mecánica de las estructuras decisorias vigentes (Smith, 1980: 11).

Nuestro objetivo consiste en reunir elementos de juicio en base a los cuales identificar contrastes de accesibilidad (claroscuros) en aglomerados en los que, como en el caso estudiado, la necesidad de desplazarse se ve seriamente limitada para las clases de menores recursos. Con salarios depreciados por las políticas de ajuste; expulsados hacia barrios de baja densidad, en la periferia o los intersticios suburbanos, alejados de las principales vías de transporte; estos grupos conforman demandas no atrayentes (léase redituables) para los prestadores de transporte, (en el GBA, por añadidura, hoy día totalmente privados), retroalimentando el proceso de segregación urbana, casi exactamente reproducido a nivel nacional (Santos, 1982: 99).

Abordando el problema estrictamente desde el ámbito del transporte, observamos que fueron históricamente coadyuvantes del fenómeno de exclusión socioespacial (que trasciende lo económico para convertirse en esencialmente social), la falta de integración de las redes, visible en la ausencia de complementación entre los modos automotor y ferroviario, la subutilización del último, la anarquía jurisdiccional, la inexistencia o ineficacia de las políticas de transporte urbano y metropolitano y la tradición no participativa de los usuarios, agravada por décadas de gobiernos de facto. Listado coincidente con la tesis de que la naturaleza del transporte en la ciudad capitalista (y con mayor énfasis en la dependiente) cumple fundamentalmente el rol de facilitar la concentración de capital, sobreentendiéndose el control del espacio y del acceso a las oportunidades de su apropiación, en función de una valorización desigual del suelo (Martins, 1991: IV.26).

Sobre dicho marco y teniendo en cuenta las características históricas de la red de transporte público local, sugerimos, con la desventaja implícita del investigador-planificando (y no del investigador-planificador, como bien señala Coraggio, 1987: 280), unas pocas propuestas que, en la coyuntura podrían paliar, a un bajo costo repartido entre la totalidad de los prestadores, los efectos nocivos que sobre los sectores más vulnerables, provoca la situación descripta.

1.2. Campo de estudio, método y fuentes

* Investigadora CONICET Instituto de Geografía, Universidad de Buenos Aires; Docente Universidad del Salvador; Buenos Aires, Argentina.

El estudio de caso se refiere al Gran Buenos Aires, cuyo aglomerado *como suma de jurisdicciones* (Vapnarsky, 1996) abarca una extensión próxima a los 4.000 km² e involucra a la ciudad capital y 24 municipios aledaños (1) -asimilados total o parcialmente a la *mancha urbana*- e interconectados con mayor o menor intensidad a través de la red de transporte público.

El método aplicado se basó en el relevamiento a nivel departamental, de la oferta de servicios *provinciales* y *comunales* (automotor colectivo) y *nacionales* (automotor y ferroviario). Cabe aclarar que al referirnos a oferta estamos hablando de una cuantificación aproximada, surgida de multiplicar el número de ramales relevados, por la capacidad de las unidades y por un índice representativo de la frecuencia diaria estimada.

Este subtotal dividido por el producto entre población y %HNBI nos dará como resultado el factor que llamamos TID (sintetizando sus componentes básicos: oferta integral de transporte masivo respecto de indicadores sociodemográficos) y sobre cuyos valores categorizamos la accesibilidad de cada partido del Gran Buenos Aires.

Las fuentes consultadas fueron las Direcciones de Transporte Provincial y Comunales y las Comisiones Nacionales de Transporte Automotor y Ferroviaria, para el caso de la oferta de servicios de transporte masivo y el Instituto Nacional de Estadística y Censos para los datos demográficos cuali-cuantitativos. Se complementó el trabajo con entrevistas a informantes clave y consulta de bibliografía especializada y material periodístico.

1.3. Características de la movilidad local y de la red de transporte público urbano

En otro trabajo (1985) estimamos en aproximadamente dos millones el número de *personas que viajan cotidianamente entre la Capital y los municipios vecinos*. Esto representa alrededor de la cuarta parte de la población suburbana y casi los dos tercios de su población en edad de trabajar (15 a 65 años). A ello debemos sumar a *quienes realizan viajes no pendulares*. Tras motivaciones como compras, procura de asistencia médica, concurrencia a establecimientos educativos, búsqueda de empleo, realización de trámites, etc.

El crecimiento extraordinario verificado por nuestra ciudad, que ya hace décadas desbordó sus límites jurídico administrativos, ha provocado el alargamiento (en distancia y tiempo), exagerado en demasiados casos, de los desplazamientos diarios -recordemos que el número de *viajes totales* realizados en el área ronda los 14 millones cuya mayor proporción corresponde a *traslados hogar-trabajo* y se concreta a través de *medios masivos* de transporte (2). Su prestación se brinda de la siguiente manera:

- Modo automotor: colectivos con tarifas de corta y media distancia: 365 líneas (147 nacionales, 141 provinciales y 106 municipales) operadas por aproximadamente 250 empresas privadas;
- Modo ferroviario: servicios urbanos y suburbanos: 8 líneas con 16 ramales operados por 4 concesionarios privados (3) ;

- Modo subterráneo - premetro: 6 líneas, con recorridos restringidos a territorio capitalino, a cargo de un concesionario privado (ver nota anterior).

La red se completa con los modos que ofrecen *servicios "puerta a puerta"* y por ende más costosos que los masivos: los taxímetros (4) y *remises* (5), habilitados por cada municipio; y *buses "charter"* (6).

En cuanto a las estrategias que despliega la población para concretar sus traslados, comúnmente se apela en la jerga del transporte al concepto “elección modal”, si bien frecuentemente resulta inadecuado, en tanto los usuarios no siempre cuentan con el privilegio de elegir entre dos o más modos, sea porque no los hay, sea porque los existentes les resultan económicamente inaccesibles.

En otro trabajo (1993) ponderamos los niveles de accesibilidad (mediante transporte masivo) de un partido bonaerense, llegando a conclusiones tales como que el 54% de la población empleada en la Capital, necesita realizar trasbordos para viajar desde su hogar hasta su trabajo, lo que gravita en sus presupuestos *económicos*, al implicar mayores erogaciones respecto de quienes pueden realizar sus viajes en forma directa, y *sociales*, al demandar mayores tiempos de viaje y espera; con valores medios diarios en el orden del equivalente a 6 boletos mínimos (7) y 2½ horas respectivamente (ibídem).

Relacionando estos valores con los referidos a porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas, publicados por el INDEC(8) (cuadro 1), no es difícil advertir que la incidencia monetaria de los mencionados presupuestos sobre los haberes más bajos (el *mínimo vital móvil* vigente es de \$ 200), constituye un problema más que grave para importantes franjas de nuestra sociedad.

2. Panorama sobre la gestión actual del transporte urbano en el GBA

En este punto nos referiremos brevemente al estado presente de la gestión del transporte, sometido a recientes reformas.

Respecto del tema de la coordinación, se encuentra congelado, tras una media sanción parlamentaria, un anteproyecto de ley (1991) de creación de una autoridad única del transporte metropolitano, bautizado con las siglas ATAM (correspondientes a Autoridad del Transporte Area Metropolitana), ideado sobre la base de estudios previos que, ya décadas atrás habían comprobado la necesidad de coordinación del sistema de transporte público regional.

El congelamiento obedece, básicamente a la pluralidad de intereses en juego, que no fueron integrados igualitariamente al momento de lanzarse el anteproyecto original. Así como se halla planteado, en nuestra opinión, el rechazo persistirá *in eternum* y sólo podrán reiniciarse tratativas auspiciosas en la medida que el proyecto pueda replantearse con un criterio menos centralista.

En lo atinente a la integración entre modos es de esperar que luego del concesionamiento ferroviario de líneas metropolitanas a firmas privadas, entre las cuales hay una presencia importante de empresarios del autotransporte colectivo, ya no sea tan utópica

la complementación (nunca antes conseguida) y la posibilidad de implementación de boletos combinados.

De todas maneras, sobre este punto, adherimos a la postura de Jordi Borja (1994: 9) en cuanto a que si bien los procesos de privatización conllevan riesgos de prestación no equitativa de los servicios, a la vez representan “una oportunidad de generar una mayor eficiencia de la gestión”. Según Borja, lo relevante no radica tanto en si la gestión es pública o privada, sino en que garantice la “universalidad de las prestaciones, es decir, el acceso de estos servicios *a todos*” (ibíd.). Y en este sentido creemos que nuestra realidad no podría haber sido más elocuente: la marginación existía con prestaciones estatales y persiste tras la concreción de los procesos de privatización y/o concesión a manos privadas. Con lo cual no estamos adhiriendo a los cambios verificados sino sólo advirtiendo que el análisis no es tan simple como el mero apoyo al bueno (estatización) o al malo (privatización).

En definitiva, planificación y políticas de transporte racionales e integradoras, van de la mano no sólo con la voluntad y la idoneidad para llevarlas a cabo, sino fundamentalmente con la posibilidad de negociación entre la pluralidad de partes involucradas -con intereses contrapuestos- en una actividad políticamente estratégica, en tanto implica la movilidad de la población en general y del grueso de la fuerza laboral del centro urbano más importante del país.

Atinente al proyecto oficial para la RMBA “*Master 2000*”, propone “priorizar el transporte masivo, y desincentivar el ingreso de automóviles a la ciudad”. Para ello prevé el levantamiento de ciertos ramales ferroviarias, con el fin de construir, en los terrenos *liberados*, autopistas en superficie primero y luego, por debajo, playas de estacionamiento y *metros*.

Al respecto pensamos que comenzar por la construcción de autopistas (aprovechables fundamentalmente por las franjas medias y altas, generadoras de congestión urbana, con un alto uso del espacio vial per cápita y altamente contaminantes) a costa del levantamiento de la infraestructura ferroviaria (imprescindible para la movilidad de los grupos de menores ingresos), para luego -con los recursos obtenidos del peaje (que no será reunido en meses, sino en años...)- tender líneas ferroviarias subterráneas, vistos los costos requeridos y la tortuosa experiencia que tenemos en dicha materia, suena o excesivamente cándido, o sugestivamente contradictorio. Especialmente cuando la secuencia sugerida implicaría años sin oferta ferroviaria (la de superficie levantada y la subterránea, con suerte, postergada hasta haber recuperado la inversión mediante el cobro de peajes).

Cabe aclarar, como broche de oro, que este *proyecto* está sostenido por uno de los adalides del *planeamiento* urbano autoritario ejercido durante la década del ‘70 en nuestra ciudad, al que debemos la existencia de nuestras modernas autopistas intraurbanas y actualmente, (con total coherencia), ejecutivo de una de las concesionarias de peaje más jugosas: la del Acceso Norte a la Capital Federal. En definitiva un auténtico lobo bajo la piel de un cordero.

En cuanto a la *participación del usuario en la gestión*, algo se ha avanzado sobre el tema con la creación de oficinas de información y reclamos para el autotransporte nacional y para las concesionarias ferroviarias y subterráneos. Pero persisten problemas por la falta de conocimiento sobre la jurisdicción a la cual dirigirse, en el primer caso y sobre la dispersión de oficinas según el ramal, en el segundo, así como sobre la incredulidad respecto de la eficacia del reclamo.

Atinente a las modificaciones de la red está previsto implementar próximamente el sistema de *audiencia pública* para el autotransporte nacional, el cual no hay dudas sería de inmensa utilidad para la participación ciudadana y para el contrapeso de intereses, pero por lo mismo, de muy difícil concreción. No obstante aún quedarían sin un foro de discusión las modificaciones atinentes a las restantes jurisdicciones del autotransporte, y el ferrot transporte regional.

Para concluir, con relación a la posibilidad efectiva de planificación, regulación y control, la siguiente cita de Oszlak (1984) nos parece oportuna como reflexión a ser tenida en cuenta:

"La posibilidad de planificación o acción concertada entre las diferentes jurisdicciones y unidades con responsabilidad decisoria o ejecutiva en el área, dependería de que los intereses sectoriales (tanto burocráticos como clientelísticos) se subordinasen y adaptasen a pautas normativas más generales y consistentes, con una auténtica definición del interés social. Ocurre que en muchos casos, tal subordinación podría significar lisa y llanamente la desaparición de una agencia, el debilitamiento de su clientela, la pérdida de legitimidad o recursos, etc. (...) Aunque las acciones estén vinculadas entre sí, se mueven dentro de determinados márgenes impuestos por la naturaleza del régimen, la relación de fuerzas políticas, el grado de organización de los diferentes sectores sociales y su consecuente posición frente al ejercicio del derecho al espacio urbano."

3. Los resultados de la pesquisa

El cuadro 1 compila la información reunida con vistas a una aproximación al concepto de *accesibilidad*, calculado según la oferta de transporte masivo (autotransporte colectivo y ferroviario) para cada partido del Gran Buenos Aires, así como los indicadores *demográficos cuantitativos* (población residente, según el último censo) y *cualitativos* (porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas), con los cuales fueron relacionados.

Sobre esta base, aplicada a los 19 partidos del Gran Buenos Aires, identificamos cuatro categorías de accesibilidad: alta, media alta, media baja y baja (cuadro 2).

Los departamentos mejor calificados resultaron ser: V. López, Avellaneda, 3 de Febrero, S. Isidro y S. Fernando (los tres primeros limítrofes con la Capital y beneficiados por la convergencia de tráfico de servicios *nacionales* -que vinculan a ésta con el resto de la aglomeración-); S. Isidro y S. Fernando integrantes, junto con V. López, del tentáculo septentrional del aglomerado, comparativamente el mejor provisto de infraestructura y servicios.

Le siguen Lanús (otro limítrofe -el más denso-), Morón, Tigre (hasta el cual llegan las cabeceras de casi todos los servicios del tentáculo norte) y Gral. S. Martín (también limítrofe por el noroeste).

L. de Zamora y Berazategui, al sudoeste y sur conforman la bisagra entre los partidos con mejor y peor accesibilidad mediante transporte público.

Finalmente, el bloque integrado por Merlo, Quilmes, Almirante Brown, La Matanza, Moreno, F. Varela, Gral. Sarmiento y E. Echeverría muestra los valores más bajos, indicando por dónde habría que comenzar con las acciones más enérgicas para una provisión más acorde con las necesidades de la población que con los mandamientos de las leyes de mercado.

Sobre el particular, cabe aclarar que la accesibilidad jurisdiccional dista de ser homogénea, como erróneamente se interpretaría tras una lectura “textual” de los datos, sino que el presente estudio es una primera aproximación para la identificación global de las jurisdicciones con problemática más crítica. Un diagnóstico más afinado, demandaría un nivel de análisis a nivel localidad o fracción censal y la consideración más minuciosa de ofertas efectivamente disponibles (en este caso hemos trabajado con estimaciones).

A esta altura creemos oportuno señalar algunas coincidencias con el trabajo que, sobre esta misma temática realizó, aunque con diferencias temporales y metodológicas Domínguez Roca (1994, p. V.15/26). Nuestro colega relacionó oferta diaria de servicios de autotransporte público *nacional y provincial* (1987) con %HNBI (1980), concluyendo con la identificación de tres grandes conjuntos. Asimilando sus resultados a los nuestros, es significativo el diagnóstico coincidente para los ubicados en los extremos de sendas escalas valorativas: entre los mejor calificados según ambos estudios, aparecen V. López, 3 de Febrero y Avellaneda mientras que en el caso opuesto, se repiten Moreno, Gral. Sarmiento, Merlo, A. Brown, E. Echeverría y F. Varela.

Cuadro 1:GBA: Accesibilidad integral relativa, por jurisdicción.

Según oferta estimada de transporte público: ferroviario y automotor colectivo, relativa a población y % de hogares con necesidades básicas insatisfechas.

Jurisdicción (municipio)	datos socio demográficos		ramales por modo de transporte				categorización
	miles Hab.(P)	%HNBI (H)	FFCC (f)	ATTE. NAC. (n)	ATTE. PROV. (p)	ATTE. MUN. (m)	factor TID(*)
Avellaneda	345	15	3	124	48	13	154
Almte. Brown	451	27	2	25	50	25	38
Berazategui	245	26	1	40	34	7	50
E. Echeverría	276	30	1	20	8	15	25
Florencio Varela	255	37.5	1	39	24	10	30
Gral. S. Martín	407	17	3	39	30	8	59
Gral. Sarmiento	653	30	3	25	42	52	29
La Matanza	1121	24	3	130	52	51	81
Lanús	468,5	18,5	2	98	44	20	37
L. de Zamora	574	23	2	68	52	35	51
Merlo	391	30	2	22	40	39	39
Morón	644	14	4	38	52	43	73
Moreno	288	35	1	6	42	27	32
Quilmes	511	24	1	67	42	12	38
San Fernando	145	23	4	27	20	5	108
San Isidro	299	12	4	45	30	8	131
Tigre	258	28	5	34	30	16	69
3 de Febrero	349	13	3	96	56	0	150
Vicente López	290	7	4	65	28	7	264

Fuente: Elab. personal sobre datos GTUP-CONTA, DPTPBA y Direcciones de Transporte de los municipios respectivos. Los datos sociodemográficos son del INDEC.

(*) Calculada considerando capacidad por unidad de transporte y frecuencia diaria estimada de los servicios:

$$TID = \frac{(f \cdot 800 \cdot 50) + (n + p + m) \cdot 40 \cdot 96}{P \cdot H}$$

Cuadro 2. GBA: Los *claroscuros* de accesibilidad.

Referencias: (Accesibilidad relativa seg. factor TID):

ALTA	>100	
MEDIA ALTA	55-99	
MEDIA BAJA	50-54	
BAJA	<49	

Municipio	factor TID	%HNBI	Hab/km ²
Vicente López	264	7	7400
Avellaneda	154	15	6300
3 de Febrero	150	13	7600
San Isidro	131	12	6200
San Fernando	108	23	6300*
Lanús	81	18.5	10400
Morón	73	14	5000
Tigre	69	28	1700*
Gral. S. Martín	59	17	7300
L. de Zamora	51	23	6500
Berazategui	50	26	1300
Merlo	39	30	2300
Quilmes	38	24	4100
Almte. Brown	38	27	3700
La Matanza	37	24	3500
Moreno	32	35	1600
Florencio Varela	30	37.5	1200
Gral. Sarmiento	29	30	3300
E. Echeverría	25	30	730

Elaboración personal sobre datos en Cuadro 1.

* Estos municipios cuentan con secciones isleñas hasta las cuales no llega la red de transporte urbano, motivo por el cual hemos volcado en las grillas respectivas, la densidad correspondiente a sus sectores “continentales”.

Con referencia a los %HNBI observamos su relación inversa con la accesibilidad. En cuanto a la densidad, la relación es directa aunque menos lineal. No obstante es posible determinar un quiebre en los 4500 hab/km², por encima y por debajo del cual se agrupan las máximas y mínimas accesibilidades. Constituyen excepciones los partidos de Tigre (mayor accesibilidad en menor densidad) y L. de Zamora (menor accesibilidad en mayor densidad). El primero explicable por ser sede de las cabeceras de la casi totalidad de los servicios que operan el sector norte de la aglomeración -el mejor provisto- La explicación para el segundo pensamos que pueda deberse a la retracción del servicio de autotransporte, motivada por el fuerte impacto que ha ejercido la relativamente reciente electrificación del ramal ferroviario que lo sirve.

4. Conclusiones

La distribución de los indicadores estudiados, nos muestra los notables contrastes, *claroscuros* (áreas opacas y brillantes como las bautizara el genial Milton Santos) a que da lugar la desigual distribución de servicios de transporte público en relación al número y características de la población de los municipios del Gran Buenos Aires. También de la gravedad que implica la inaccesibilidad para los sectores de bajos y medios recursos localizada, en virtud de los costos del mercado de la tierra urbana, en áreas periféricas o intersticiales respecto de las principales vías de comunicación.

Respecto de los partidos estudiados, podemos notar que los que se encuentran en peor situación respecto de los indicadores considerados, son los localizados al oeste, sudoeste y sur del aglomerado (con excepción de los limítrofes, beneficiados -como dijéramos más arriba- por el tráfico convergente a la Capital). Generalización coincidente con tantos otros trabajos en los que se concluye que el sector norte del Gran Buenos Aires alberga la mayor concentración de calidad de vida del aglomerado. Afirmación no exenta de salvedades, ya que en el mismo también se localizan importantes barriadas pobres, así como el resto del área está salpicado de contrastantes *bolsones de riqueza*.

Ahora bien, ¿cómo repercute la situación descrita en la vida local? Necesariamente con la exclusión de los sectores más desprotegidos. El incremento de las caminatas, no necesariamente adjudicables a la inexistencia de servicios, sino a menudo al ahorro de un boleto y la captación en ciertos corredores, de pasajeros por el ferrocarril, cuyas tarifas son notoriamente inferiores a las del autotransporte, son elocuentes al respecto. Ello no deja dudas de que el mejoramiento de las situaciones críticas, vislumbradas a través de los valores observados, se impone en el corto plazo a los diferentes niveles de gobierno, en tanto la población merma gradualmente su movilidad o se ve compelida a dejar de buscar, rechazar (o ser rechazada) de empleos (9) cuyo costo de transporte no puede afrontar. A la vez que crecen los índices de delincuencia urbana y desciende el promedio de edad de los encausados.

Otras consecuencias, detectadas mediante entrevistas a asalariados residentes en los suburbios, pertenecientes a las franjas más desprotegidas y aún a las que no lo son tanto, son el ausentismo y hasta la renuncia a los empleos cuyos salarios no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado o, como alternativas de resistencia, la decisión de pernoctar en el lugar de trabajo durante cinco o seis días a la semana (retrocediendo así a niveles de vida más propios del siglo pasado), o evadiendo el pago de pasajes, sea en forma total, sea en forma parcial, pagando por un trayecto menor que el efectivamente realizado.

En lo que a la gestión transporte atañe, la red de servicios públicos metropolitanos no sólo aparece atomizada en casi dos centenares de empresas privadas de transporte automotor (para 300 líneas) y cuatro concesionarias ferroviarias, sino que obedece a una tríada de jurisdicciones superpuestas: nacional, provincial y municipal, estando conformada esta última por más de 40 administraciones. Mientras tanto, los intentos de coordinación permanecen siendo sólo una expresión de buenos deseos y las posibilidades de corrección de tendencias elitistas (“*mejores servicios para mejores ciudadanos* - básicamente más acaudalados-”) más lejanas. Sigue entorpeciendo la racionalización,

planificación e integración requeridas por la red, para maximizar las posibilidades del sistema, a través de la complementación entre modos o la integración tarifaria.

Justamente, posibilitar la venta de boletos combinados entre modos y/o jurisdicciones, cuya factibilidad ya ha sido minuciosamente evaluada (Argentina. MOSP. Secretaría de Transporte. 1985: 4.1/4.46), favorecería en la coyuntura una mayor movilidad a un menor costo, beneficiando a los usuarios sin perjudicar a los transportistas, al acrecentar la tasa de viajes. Una vía posible para concretar esta opción es la instalación de máquinas lectoras de tarjetas magnéticas, aunque su alto costo tiene la contra de traducirse ¿ineludiblemente? en alzas tarifarias.

Pero la opción quizás más equitativa, opinamos podría estar dada por la compensación entre rutas rentables y no rentables, efectivizada a través del armado y 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 de la proyectada autoridad coordinadora regional. Ello no obsta para que mientras tanto o en su defecto, puedan intentarse medidas incipientes dentro de cada órbita jurisdiccional, a través de los organismos de control respectivos y en la que es imprescindible una genuina representación vecinal.

Notas:

- (1) A. Brown, Avellaneda, Berazategui, E. Echeverría, Ezeiza, F. Varela, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, J. C. Paz, L. de Zamora, La Matanza, Lanús, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Isidro, San Fernando, San Miguel, Tigre, 3 de Febrero y V. López.
- (2) Una número creciente de viajes (aunque comparativamente mucho menor) se lleva a cabo en vehículos particulares, pero ya que en este trabajo nos ocupamos del mejoramiento de la calidad de vida y de la accesibilidad de los estratos de menores ingresos, no haremos hincapié en ellos.
- (3) Ferrovías (ex FC Belgrano norte); Metrovías (ex FC Urquiza y Subterráneo-Premetro); TBA (ex FC Mitre y FC Sarmiento); Trainmet (ex FC Belgrano sur, ex FC Roca y ex FC San Martín).
- (4) Belenky (1993) publicó un interesante trabajo sobre este modo de transporte urbano, para el ámbito capitalino.
- (5) Este modo de transporte, así como el de los *buses charter* -sendas alternativas de uso creciente en el ámbito urbano- comparten la propensión a ser ejercidos en forma clandestina (G. L., 1996: 22).
- (6) Sobre sus características e importancia nos ocupamos en otro trabajo (1995).
- (7) El valor actual del boleto mínimo es de \$ 0,55 para el autotransporte, \$ 0,50 para el subterráneo (metro) y \$ 0,35 para el ferrocarril (excepto el Tren de la Costa, cuyo boleto plano cuesta \$ 1,50 los días hábiles y \$ 2.- los sábados, domingos y feriados).
- (8) Si bien dicha información corresponde a 1980, publicaciones más recientes, aunque menos desagregadas (Arg. INDEC CEPA, 1990 y 1992 y Minujin-Kessler, 1995), muestran que la situación dista de haber mejorado. Cifras oficiales recentísimas indican que la pobreza sigue aumentando (Hay medio millón de pobres más..., 1996: 15). En cambio Petrecolla (1996: 475-485) en un trabajo que a nuestro entender peca cuanto menos de cuantitativismo, expresa que entre 1989 y 1994 se redujo (sic) en el Gran Buenos Aires el número de familias con ingresos por debajo de la línea de pobreza.
- (9) Recordemos que la tasa de desocupación en el área (18%) bate records históricos y regionales.

5. Literatura citada

- ARGENTINA. INDEC. 1985. **La pobreza en la Argentina**. Bs. As.
- _____ 1990. **La pobreza urbana en la Argentina**. Bs.As.
- ARGENTINA. INDEC. CEPA. 1992. **Evolución reciente de la pobreza en el aglomerado del Gran Buenos Aires, 1988-1992**. Doc.de trabajo n° 2. Bs. As.
- ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. SECRETARIA DE TRANSPORTE. 1985. **Estudio de efectos derivados de la electrificación del Ferrocarril Roca**. Por CONARSUD; Vol. 7 y 8. Bs. As.
- BELENKY, Luis. 1993. **El ordenamiento de la operación de los taxímetros en el macrocentro de la ciudad de Buenos Aires**. En: Argentina. MEyOSP. SST - Inst.de Investigaciones y Planeamiento Urbano de Curitiba. Seminario-taller Planificación Urbana y Transporte. Buenos Aires, 11 al 13-5-93, s/p.
- BORJA, Jordi. 1994. **Notas sobre ciudades, gobiernos locales y movimientos populares**. En: *Eure*, vol. XX n° 59, Santiago de Chile, marzo de 1994, p. 7/36
- CORAGGIO, José Luis. 1987. **Territorios en transición. Crítica a la planificación regional en America Latina**. Quito, Ciudad, 281 p.
- DOMINGUEZ ROCA, Luis J. 1994. **La configuración espacial de la oferta de transporte público automotor de pasajeros en el AMBA. Su significado social**. En: Actas del VII Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano. Buenos Aires,. Vol. II., V.15/26.
- G., L. (sic) 1995. **En Capital secuestraron 217 autos**. (se refiere a *remises* -nota del autor-) En: *Clarín*, Bs. As., 9/2/96, p. 22.
- Hay medio millón de pobres más en el Gran Buenos Aires**. 1996. En: *Clarín*, Bs. As., 10/10/96, p. 15.
- KRALICH, Susana. 1993. **Accesibilidad hogar-trabajo en el Gran Buenos Aires. Un estudio de caso**. En: Territorio N° 6., Universidad de Buenos Aires, Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía.
- _____ 1995. **Sustitución incipiente de modos tradicionales de transporte urbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires**. 17 p. Resumen en: Jornadas sobre la problemática urbana., Universidad de Buenos Aires, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani, p.10.
- MARTINS, Jorge A. et al. 1991. **O papel oculto do transporte no espaço subdesenvolvido**. En: Figueroa, O. et al (comps.). Actas del V Congreso Latinoamericano de Transporte Público. Santiago de Chile, p. IV. 19/27

- MINUJIN, Alberto y KESSLER, Gabriel. 1995. **La nueva pobreza en la Argentina**. Buenos Aires, Planeta, 278 p.
- OSZLAK, Oscar. 1984. **Merecer la ciudad**. Buenos Aires.
- PETRECOLLA, Diego. 1996. **Una medida alternativa de la pobreza en el Gran Buenos Aires: 1989-1994**. En: *Desarrollo Económico*, vol. 36 n° 141. Bs. As., abril-junio, p. 475-485.
- SANTOS, Milton. 1982. **A urbanização desigual. A especificidade do fenomeno urbano em países subdesenvolvidos**. Petrópolis, Vozes, 2da. ed., 128 p.
- SMITH, David. 1980. **Geografía Humana**. Barcelona, Oikos Tau.
- VAPNARSKY, César. 1996. **Buenos Aires metrópoli: una comunidad local, una aglomeración, veintiséis municipios***. En: Herzer, Hilda M. (comp.). Ciudad de Buenos Aires. Gobierno y descentralización., Universidad de Buenos Aires, CEA-Oficina de Publicaciones del CBC. 1° ed., p. 143/153.

* Se refiere al Gran Buenos Aires *amplio* (19 partidos aglomerados *total o parcialmente* y 7 *apenas* aglomerados) y no cuenta aún las divisiones recientes (nota del autor).