

**EL TRANSPORTE INFORMAL DE PASAJEROS EN LOS '90
- UN ESTUDIO DE CASO EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES -**

**Lic. Pohl Schnake Verónica (*)
Lic. Sepúlveda Vilma (**)**

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo analiza el crecimiento del transporte informal¹ de pasajeros - combis y colectivos- en el contexto del incremento de la precarización laboral² y el deterioro de las condiciones del transporte público regular de pasajeros, en la Región Metropolitana de Buenos Aires, durante la década del noventa.

La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) constituye el aglomerado urbano más importante de Argentina, está integrada por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los 40 partidos de la provincia de Buenos Aires que la rodean. Posee una superficie aproximada de 19.680 Km², con una población estimada para 1999 de 13.700.000 habitantes, que representan aproximadamente el 35% del total del país.

Se seleccionó como estudio de caso uno de los corredores de la zona Sur de la RMBA (Ver anexo cartográfico) que conecta los partidos de La Plata y Florencio Varela, pertenecientes a la Segunda y Tercera Corona de la misma, respectivamente.

La investigación se realizó a partir de los principales actores sociales involucrados en el corredor seleccionado. Complementariamente al relevamiento de información disponible en distintas dependencias públicas, se realizaron entrevistas a informantes claves del transporte informal y formal, encuestas a los usuarios y trabajadores del transporte informal. También se relevó información secundaria: normativa vigente y publicaciones especializadas.

Desde mediados de la década del '70 se verifica en el país un proceso de reestructuración socioeconómica que marcó el quiebre con el periodo de Sustitución de Importaciones. Se inicia así una etapa de implementación de políticas neoliberales, caracterizada particularmente por la Reforma del Estado, la Emergencia Económica y, desde 1991, el conjunto de medidas económicas conocidas como "Plan de Convertibilidad".

La segmentación territorial producto de estos procesos de transformación, muestra fuerte dinamismo y modernización en algunas áreas y el deterioro y abandono de otras, al interior de la RMBA, definiendo barrios y municipios que ganan y barrios y municipios que pierden dentro de la nueva trama organizacional metropolitana.

Considerando estas transformaciones resulta sugerente pensar en el reconocimiento de la existencia y funcionamiento de distintas lógicas espacio - temporales; en palabras de Hiernaux-Nicolas en las "... grandes áreas metropolitanas se suelen presentar simultáneamente una lógica espacio - temporal de redes mundiales (por ejemplo en el sector financiero y las telecomunicaciones), mientras que perdura el tiempo - espacio del fordismo (en el funcionamiento de la industria tradicional o de los aparatos del Estado) y, a su vez, se perfilan nuevas formas espacio-temporales en el contexto del llamado sector informal"³.

El incremento de la marcada precarización de la fuerza de trabajo, el debilitamiento de la clase media y la concentración de la riqueza, constituyen características de los '90. En este contexto también se advierte en la última década, una participación creciente de las modalidades de transporte informal: combis, colectivos particulares y otros, cuya actividad se superpone a la desarrollada por los servicios regulares de línea.

(**) GECU - Grupo de Estudio de Circulación Urbana.

(*) Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación. Universidad Nacional de La Plata. República Argentina

¹ El transporte informal abarca a todos aquellos que prestan un servicio de transporte de pasajeros, pero que no poseen el permiso habilitante o no cumplen con los requisitos exigidos por los organismos de regulación.

² Con el término precarización laboral se hace referencia al conjunto de situaciones de desocupación, informalidad, subocupación demandante, incertidumbre laboral y prolongación de la jornada de trabajo.

³ Hiernaux-Nicolas. Los senderos del cambio. México. Ed. P y V. Marzo 1999. Pag. 36

Reestructuración - Mercado de trabajo

Desde mediados de la década del '70 se verifica un proceso de reestructuración socioeconómica que marcó el quiebre con el periodo de Sustitución de Importaciones. Se inicia así una etapa de implementación de políticas neoliberales, caracterizada particularmente por la Reforma del Estado, la Emergencia Económica y, desde 1991, el conjunto de medidas económicas conocidas como "Plan de Convertibilidad". Se crea así un escenario macroeconómico caracterizado por algunos autores como "fertilizante" para atraer inversiones, pero que también conlleva a una profunda fragmentación y polarización social en Argentina y en la RMBA.

En esta Reforma del Estado se pueden diferenciar dos etapas: la Primera caracterizada por una reforma estructural, asociada a la implementación del Plan de Convertibilidad. Dicho Plan trató de eliminar toda forma de financiamiento no legítimo del Estado, subvenciones, regímenes de promoción industrial y minero, se favoreció la inversión extranjera y se redujeron los márgenes de protección a la producción nacional con respecto a los bienes importados. El proceso de reforma del sector público (transferencia al sector privado de los activos de producción de bienes y servicios, traspaso a las provincias de servicios públicos como escuelas, hospitales, y programas nutricionales y de viviendas) se fue dando en forma paralela a la transformación de la sociedad donde se acentuaba la terciarización.

La segunda etapa comienza a mediados de 1996, y se caracteriza por el creciente déficit fiscal, que se acrecentó luego de la crisis del "tequila", y el consiguiente aumento del desempleo estructural.

Si bien el principal objetivo de la reforma era aumentar la competitividad del país y brindar mayores oportunidades a los desempleados, las medidas apuntaban a mantener el tipo de cambio, reducir el déficit fiscal y a flexibilizar el mercado laboral. Sin embargo esta flexibilización laboral implicó una reducción de costos para los empresarios, la modificación de la jornada horaria y de las fechas para tomar vacaciones, la negociación a nivel de empresas, el fin del régimen de indemnizaciones y un nuevo régimen de contratación.

En el marco de esta Reforma, la evolución de la tasa de desocupación en la década del '90 presenta dos etapas: en los primeros 5 años a nivel nacional alcanza un promedio del 8,4 %, mientras que en los últimos años trepa al 15,5 %.

El incremento de la subocupación es una característica del mercado laboral en la última década, alcanzando en mayo de 1999 un promedio del 13,7 %, de los cuales 8,9 % corresponde a la subocupación demandante y el 4,8 % a la no demandante. Es notable su persistencia desde de 1995 : donde alcanzó el 13 % , cuando en los primeros años de la década representaba en promedio el 9 %.

Durante el periodo completo de la convertibilidad, sólo el 12 % de las personas que se incorporaron a la PEA desde 1991 logró emplearse en un empleo pleno (más de 35 horas semanales), un 38 % se empleó como subocupado y el restante 50 % no tiene trabajo.

Estos procesos dan cuenta de transformaciones similares a las identificadas por distintos autores en las ciudades que evidencian los efectos de la globalización: "... el espacio se fragmenta, en la medida en que porciones cada vez más diferenciadas de un espacio nacional encuentran lógicas muy peculiares, a partir de las cuales se pueden insertar en la lógica global - mundializada - del capitalismo"⁴, entre otros Sassen⁵ identifica para la Ciudad Global: 1- creación de una cierta cantidad de empleos de salarios altos y bajos, y destrucción de una cantidad mucho mayor de empleos, especialmente en caso de obreros calificados y empleados de comercio; 2 - amplia precarización de importantes proporciones del empleo nuevo y del empleo ya existente y 3 - reducción de los ingresos o del salario real de la inmensa mayoría de los trabajadores.

Fragmentación territorial -Transporte Informal

La segmentación territorial producto de esos procesos de transformación, muestra fuerte dinamismo y modernización en algunas áreas y el deterioro y abandono de otras, al interior de la RMBA, definiendo barrios y municipios que ganan y barrios y municipios que pierden dentro de la nueva trama organizacional metropolitana. En este sentido cabe citar el caso de municipios como Pilar, Escobar, Tigre, San Fernando, etc., frente al caso de los partidos de la Primera Corona y otros como Florencio Varela, General Sarmiento o La Matanza, que casi no se han enterado de la globalización metropolitana si consideramos que no han recibido mayores inversiones.

⁴ Hiernaux-Nicolas. Los senderos del cambio. México. Ed. P y V. Marzo 1999. Pag. 33

⁵ Sassen, Saskia. Las ciudades en la Economía Global. Barcelona. 1997

Entre las principales dinámicas que están transformando la RMBA se halla el rediseño de la red de transporte metropolitano: "se han construido alrededor de 150 km. entre nuevas autopistas (Buenos Aires - La Plata, Acceso Oeste) y remodelación y ampliación de autopistas ya existentes (General Paz, Acceso Norte y sus diferentes ramales, etc.). Otros 300 Km. están en construcción y se prevé su finalización para los próximos años (tramo final de la autopista Buenos Aires - La Plata, autopista Ezeiza - Cañuelas, 3º Circunvalación - RPNº 6-).

Esta reestructuración beneficia a los nuevos espacios de producción, consumo y residencia insertos en la globalización, cambian las condiciones de accesibilidad⁶ y conectividad⁷, privilegiando el automóvil particular por sobre el transporte público automotor y ferroviario, es así que sobre el eje de la autopista Buenos Aires - La Plata, barrios privados localizados a 30 Km. se comercializan destacando que están situados sólo a 15 minutos de Puerto Madero. Al mismo tiempo asistimos a un proceso que incide negativamente en la eficiencia del transporte público de la Región por la prolongación de los desplazamientos dentro de la misma y que afecta particularmente los traslados que realiza la población para ir al trabajo. Esto se debe a la continua ampliación territorial derivada del crecimiento espontáneo y desordenado de la población de la Región donde las tasas de crecimiento intercensales indican que el segundo arco crece a un ritmo varias veces mayor que el primero, proceso que junto a otros factores dan cuenta del creciente deterioro en las condiciones de accesibilidad y conectividad del sistema de transporte público automotor de pasajeros. El aumento del uso de automóviles particulares ha contribuido también al incremento de los tiempos de viajes, dada entre otras cuestiones, la ausencia de medidas de prioridad para los colectivos (como la existencia de carriles exclusivos); el sistema de transporte público automotor no ha implementado los cambios que la oferta debería haber incorporado en la modalidad de prestación de servicios⁸; han disminuido las inversiones con el consiguiente deterioro de las unidades, verificándose malestar en la población por el incremento de las interrupciones o incumplimiento de los servicios ofrecidos debido a desperfectos técnicos; también se registra una merma de las frecuencias ofrecidas, sobre todo en los tramos menos rentables. El conjunto de todos estos factores conlleva a que las demandas de transporte público de la población, no sean cubiertas adecuadamente por el sistema de transporte público de pasajeros.

En el siguiente cuadro podemos observar la tendencia decreciente en el sector del autotransporte regular de pasajeros:

Cuadro Nº 1: Evolución del sector de autotransporte regular de pasajeros:

Concepto	Unidad de medida	1994	1995	1996	1997	1998
Líneas en servicio	Número	143	142	142	142	140
Pasajeros transportados	Millones	1858	1718	1678	1555	1461
Unidades en servicio	Número	9607	9734	9530	9556	9500

Fuente: INDEC, Encuesta de Transporte Automotor de Pasajeros. Extraído del Anuario Estadístico de la República Argentina, 1999. INDEC

En este contexto se advierte en la última década, una participación creciente de las modalidades de transporte informal en los territorios que no se han visto beneficiados con la globalización : combis, colectivos particulares y otros, cuya actividad se superpone a la desarrollada por los servicios regulares de línea, y se vincula con el creciente deterioro del sector, y en particular con la huelga ferroviaria de 1991 que en muchos casos dio origen a la utilización alternativa de transportes informales.

Nuevas formas espacio - temporales en el sector informal

⁶ Accesibilidad: es la velocidad de acceso que tiene el usuario en sus desplazamientos entre un punto y otro de la red. Se mide en tiempos de viajes, aunque es necesario también poner en juego una consideración económica.

⁷ Conectividad: es una propiedad que posee una red de transporte de cubrir o conectar todos los puntos atractores y generadores de viajes .

⁸ Fuente: CONAMBA. El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y análisis. Ministerio del Interior. 1.995. pag. 142.

Considerando las transformaciones en curso resulta sugerente pensar en el reconocimiento de la existencia y funcionamiento de distintas lógicas espacio - temporales; en las "... grandes áreas metropolitanas se suelen presentar simultáneamente una lógica espacio - temporal de redes mundiales (por ejemplo en el sector financiero y las telecomunicaciones), mientras que perdura el tiempo - espacio del fordismo (en el funcionamiento de la industria tradicional o de los aparatos del Estado) y, a su vez, se perfilan nuevas formas espacio-temporales en el contexto del llamado sector informal⁹".

"Una dialéctica parece imponerse en la reorganización del espacio metropolitano de Buenos Aires ...una ciudad a tres velocidades: una primera ciudad just in time, on line, en tiempo real, conformada por el 10 o 15 % de la población que se desplaza velozmente por autopistas informáticas y de concreto; otra formada por la mayor parte de la población, quizás un 60 % que se mueve aún según tiempos fordistas por avenidas y calles de tránsito lento; y por último la ciudad inmóvil de los que ni siquiera pueden desplazarse, entre un 25 ó 30 % de la población"¹⁰.

Entre los usuarios del transporte público automotor de pasajeros, es decir, en la ciudad que se mueve según tiempos fordistas, por avenidas y calles de tránsito lento, podemos diferenciar:

- quienes realizan viajes diarios por motivos laborales
- quienes realizan viajes regulares por motivos de estudio (aunque no diarios necesariamente).
- quienes realizan viajes esporádico por motivos de salud, recreación, trámites u otros.

En los últimos años los usuarios tienen la posibilidad de optar entre el transporte automotor regular de pasajeros y los servicios informales. (Ver Cuadro N° 2).

Encuestas realizadas en el corredor Florencio Varela - La Plata, dan cuenta de un incremento sostenido, desde el año 1995, en el número de unidades informales que prestan servicio. Se trata de combis, que no cuentan con las habilitaciones para el transporte regular de pasajeros. En la mayoría de los casos, estos vehículos poseen una capacidad de 12 pasajeros sentados, llegando en muchas ocasiones a transportar un total de 17 pasajeros.

Se constató la presencia de 22 vehículos que circulan entre las 05.10' y las 20.45' de lunes a sábado, con una frecuencia de 15' en las horas de mayor demanda.

Estableciendo una comparación con el servicio de transporte regular de pasajeros se verifica:

- ⇒ flexibilidad en los recorridos:
 - conectan, sin necesidad de transbordos, centros de atracción y generación de viajes, tales como hospitales interzonales de alta complejidad, centros de altos estudios, sedes administrativas y cruces de rutas.
 - modifican los recorridos en función de las demandas de los pasajeros a bordo, congestión del tránsito y tiempo de viaje previsto
- ⇒ no existen paradas de ascenso y descenso preestablecidas, a excepción de las cabeceras del recorrido
- ⇒ el tiempo de viaje se reduce considerablemente, alrededor de un 50 %, para lo cual no se respetan las velocidades máximas permitidas en los lugares de circulación y para el transporte de pasajeros
- ⇒ reemplazo de unidades que quedan fuera de servicio.
- ⇒ no se requieren monedas y el valor del pasaje es levemente menor.

En el corredor Florencio Varela - La Plata trabajan en el sector informal de transporte aproximadamente 47 personas entre cuentapropistas, choferes, paleros y llamadores. Se diferencian: (Ver cuadro N° 3)

- "cuentapropistas" o "microempresarios": se trata de 3 personas, "dueños del recorrido" que operan a través de la apropiación del horario y cobran un canon de 10 \$ por viaje, en concepto de alquiler a los dueños de las combis. Adjudican el horario y organizan la cobertura del corredor. Además suelen ser propietarios de combis manejadas por choferes a quienes les pagan la jornada diaria. Acostumbran "arreglar" su situación de ilegalidad con los inspectores de los entes que tienen a su cargo la regulación del transporte público de

⁹ Hiernaux-Nicolas. Los senderos del cambio. México. Ed. P y V. Marzo 1999. Pag. 36

¹⁰ Ciccolella, Pablo. Grandes Inversiones y reestructuración metropolitana en Buenos Aires: ciudad global o ciudad dual del siglo XXI? México. Sep. 1999

pasajeros. Si consideramos que circulan diariamente 22 combis, que en promedio realizan 5 viajes diarios, obtenemos un ingreso de 1100\$ por día.

- Propietarios de vehículos: se trata de los dueños de combis. En algunos casos pueden poseer más de un vehículo. Abonan un alquiler por el horario del corredor y pagan a uno o más choferes para conducir sus vehículos.
- Choferes propietarios de vehículos: son los propietarios que conducen sus propios vehículos, además deben pagar el alquiler del recorrido.
- Choferes: conducen las combis. Cumplen aproximadamente 12 horas de trabajo y reciben un pago diario.
- Otros: paleros, llamadores. Los paleros son quienes se encargan de reunir pasajeros en los lugares de cabecera, registrar y organizar en el terreno los viajes que se realizan para informar al dueño del horario. Reciben una retribución por cada viaje realizado que debe pagar el dueño del vehículo. Los "llamadores": son quienes acompañan a los choferes, se encargan de abrir y cerrar la puerta, y ofrecer el servicio en las paradas. Reciben una retribución diaria por parte del chofer.

La historia laboral de quienes trabajan en este sector revela una situación de precarización: antes de comenzar a trabajar en el sector informal de transporte, la mayoría realizaban tareas temporales, ya sea bajo relación de dependencia en situación ilegal, o en actividades calificadas como "changas", otros se encontraban desocupados, y para una proporción aún menor constituye el "primer empleo". (Ver cuadro N° 4). Las condiciones de trabajo correspondían en el 70 % de los casos a situaciones de desocupación, o de excesivas horas de trabajo y baja remuneración (menos de 500 \$ mensuales).

La situación actual no escapa a la precarización: los choferes trabajan 12 horas diarias (66 semanales) y reciben una remuneración de 40 \$ diarios (800 \$ mensuales), no se les realiza aportes jubilatorios ni descuentos de previsión social, no cuentan con vacaciones ni días por enfermedad. A esto se agrega, que tratándose de una actividad al margen de la ley, se dan situaciones en las cuales su seguridad corre riesgo ante intentos de eludir los controles legales o incidentes con micros de líneas regulares. La incertidumbre laboral permea toda la actividad, ya que la permanencia en el empleo depende de la continuidad de una actividad informal, que como tal no está amparada por la legislación vigente.

En síntesis, a partir de las encuestas realizadas se verifica:

- un alto índice de correlación entre la satisfacción de demandas y el crecimiento del sector informal: más del 70 % de los usuarios manifestaron utilizar el transporte informal argumentando al menos 4 ventajas respecto al sector formal de transporte.
- un elevado índice de correlación entre las condiciones de precariedad de la historia laboral y el crecimiento del sector informal de transporte: más del 70 % de los encuestados del sector informal tienen una historia laboral que presenta alguna de las siguientes características: desocupación, subocupación, incertidumbre laboral

CONSIDERACIONES FINALES

- El creciente deterioro de las condiciones de accesibilidad y conectividad del transporte regular de pasajeros en la RMBA se relaciona con la disminución de las inversiones por parte de las empresas prestatarias del servicio, con el consiguiente abandono de las unidades; verificándose malestar en la población ante el incremento de las interrupciones o incumplimiento de los servicios ofrecidos debido a desperfectos técnicos, también se registra una merma de las frecuencias ofrecidas, sobre todo en los tramos menos rentables, con el consiguiente aumento de los tiempos de viajes y/o transbordos.
- Al mismo tiempo se observa un crecimiento de las formas informales del transporte automotor (combis) : particularmente en los últimos cinco años, a través de distintas modalidades - tales como la flexibilidad en los recorridos, flexibilidad en las paradas, los menores costos -, el transporte informal ha sabido ofrecer mejores condiciones de accesibilidad y conectividad para una parte de la población usuaria. En este sentido se manifiesta una disminución en los tiempos de viajes, reducción del número de transbordos y cuadras caminadas.
- El caso analizado devela que la historia de quienes trabajan en el sector informal de transporte da cuenta no sólo de un pasado caracterizado por la desocupación, subocupación o inestabilidad laboral, ya que frente a la profunda recesión económica, terciarización y marcada tendencia hacia el cuentapropismo, algunos advirtieron la posibilidad de una actividad rentable al margen de la legislación vigente, y otros, la gran mayoría, encontraron tan sólo un empleo que no deja ser precario.

Cuadro N° 2 : Usuarios que adoptan la modalidad de transporte informal de pasajeros. Mayo - Junio 2.000

usuarios/ viajes	FRECUENCIA		TIEMPO			MOTIVO DE ELECCION DE LA MODALIDAD DE TRANSPORTE						
	Regularmente %	A veces %	menos de 2 años %	e/ 2 y 5 años %	más de 5 años %	evitar transbord os %	menor tiempo de viaje %	mayor frecuencia %	comodidad %	paradas flexibles %	menor costo %	otros %
H - T	54	12	20	44	1	40	66	54	40	38	10	4
H - E	12	8	16	4		16	18	14	10	18	12	4
H - S		8	8			8	6	4	6	8	8	
H - T - C	2	2	4			4	4	2	2			
OTROS		2	2			2	2	2		2	2	
total	68	32	50	48	2	70	96	80	58	66	32	8

Fuente: Elaboración propia. Encuesta. Mayo - Junio de 2000

Viajes:

H - T : Hogar - Trabajo
H - E : Hogar - Centros de Estudios
H - S : Hogar - Centros de Salud
H - T - C : Hogar - Trámites - Compras

Cuadro N° 3 : Sector informal del transporte de pasajeros: situación actual. Corredor Florencio Varela - La Plata

Trabajadores	Antigüedad			Remuneración			Horas de trabajo	
	< 2 años %	e/ 2 y 5 años %	> de 5 años %	< de 250\$ %	e/ 250 y 500 \$ %	> de 500\$ %	< de 35 hs %	> de 35 hs %
Ch - P	5	20	5			30	5	25
Ch - A	5	5				10		10
Ch	25	10				35		35
LL	20			20				20
P		5		5				5
Total	55	40	5	25		75	5	95

Fuente: Elaboración propia. Encuesta. Mayo - Junio de 2000

Ch - P : Chofer propietario
 Ch - A : Chofer arrendatario
 Ch : Chofer
 LL : Llamador
 P : Palero

Cuadro N° 4 : Sector informal del transporte de pasajeros: historia laboral. Corredor Florencio Varela - La Plata

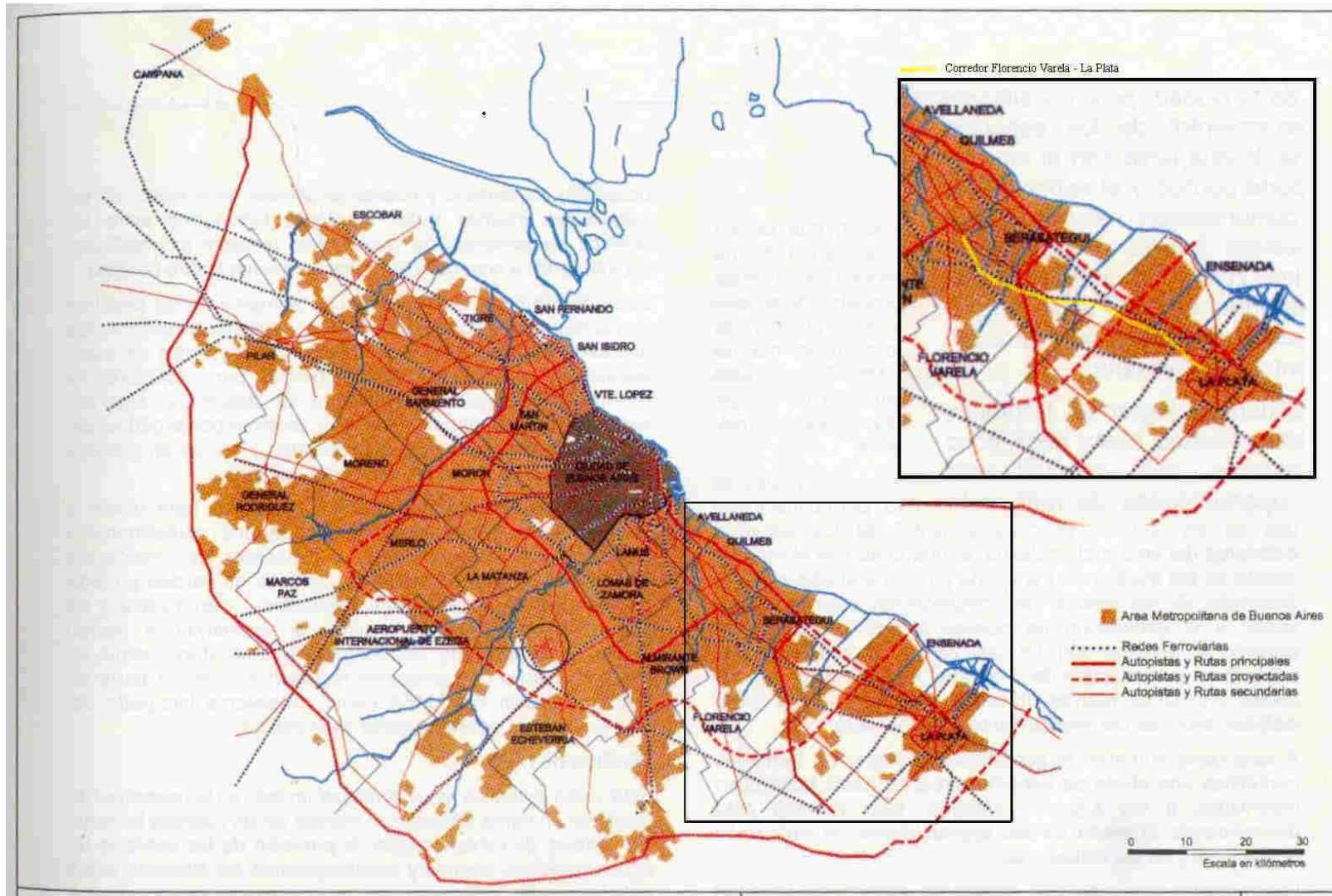
Historia Laboral											
Trabajadores	condición de actividad			condiciones laborales					Remuneración		
	desocupa do %	< de 35 hs %	> de 35 hs %	Relac. Depen. C/ A y C/ D %	Relac. Depen. S/ A y S/ D %	por contrato %	por cuenta propia %	otros (incluye changas) %	< de 250\$ %	e/ 250 y 500 \$ %	> de 500\$ %
Ch - P		5	25	5	10		15			15	15
Ch - A			10		5		5		5	5	
Ch	10	5	20		20			5	5	20	
LL	5	15						15	15		
P	5										
total	20	25	55	5	35		20	20	25	40	15

Fuente: Elaboración propia. Encuesta. Mayo - Junio de 2000

Ch - P : Chofer propietario
 Ch - A : Chofer arrendatario
 Ch : Chofer
 LL : Llamador
 P : Palero

Relac. Depen. C/ A y C/D: Relación de dependencia con aportes y descuentos
 Relac. Depen. S/ A y S/D: Relación de dependencia sin aportes y sin descuentos

REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES



Fuente: Plan Urbano Ambiental. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
Secretaría de Planeamiento Urbano y Medio Ambiente. 1.998

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- Barbeito y Lo Vuolo. La modernización excluyente. UNICEF/CIEPP/LOSADA. 1.995
- Bassols Batalla, Angel. Tierras, Hombres, Conflictos.Historia y problemas de Hoy. México.1998.
- Benko y Lipietz. Las regiones que ganan. Valencia. 1.994
- Benko, George. La Ciencia Regional. U. N. S. 1.998
- Campins, Mónica. Globalización, empleo y transición demográfica. EUDEBA.1.998.
- Ciccolella, Pablo. Grandes Inversiones y reestructuración metropolitana en Buenos Aires: ciudad global o ciudad dual del siglo XXI? México.Sep. 1999
- CONAMBA. El Conurbano Bonaerense. Relevamiento y análisis. Ministerio del Interior. 1.995.
- FIDE. Notas sobre el desempleo y la política económica. Coyuntura y Desarrollo. N° 203. 1995
- GECU. Lineamientos básicos para la planificación del transporte y el ordenamiento territorial. Universidad Nacional de La Plata. 1995.
- Gutiérrez, A. Por dónde va el interés público: el Estado frente a los servicios públicos. En : Papeles, Boletín N° 2 Centro Para la Gestión Urbana.
- Gutiérrez, A. Reforma del Estado y Transporte de pasajero : la decadencia del servicio público?
- Hiernaux-Nicolas. Los senderos del cambio. México. Ed. P y V. Marzo 1999
- IEFE Perfil del Mercado de Trabajo: un análisis de los datos de Mayo de 1999. CEB.
- INDEC. Encuesta Permanente de Hogares. Total de Aglomerados Urbanos. Buenos Aires, 1999.
- Kralich, S. Génesis y reproducción reciente de servicios de transporte contratado en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Subsecretaría de Transporte Automotor. Buenos Aires, 1993.
- Kralich, S. Migraciones Alternantes y Transporte contratado. El caso de la RMBA.
- Orsatti, A. Diagnóstico del Desempleo y Trabajo Precario en Argentina. M de T y SS. Subsecretaría de Trabajo.
- Santos, Milton. Por una Geografía Nueva. Espasa-Universidad.1990. Cap. XIV y XV.
- Sassen, Saskia. Las ciudades en la Economía Global. Barcelona. 1997
- Suárez, J. et al. Modificaciones del Mercado Laboral en el Gran La Plata. 1991-1995 en Revista Meridiano. Centro de Estudios Humboldt. N° 6 . Buenos Aires, 1998