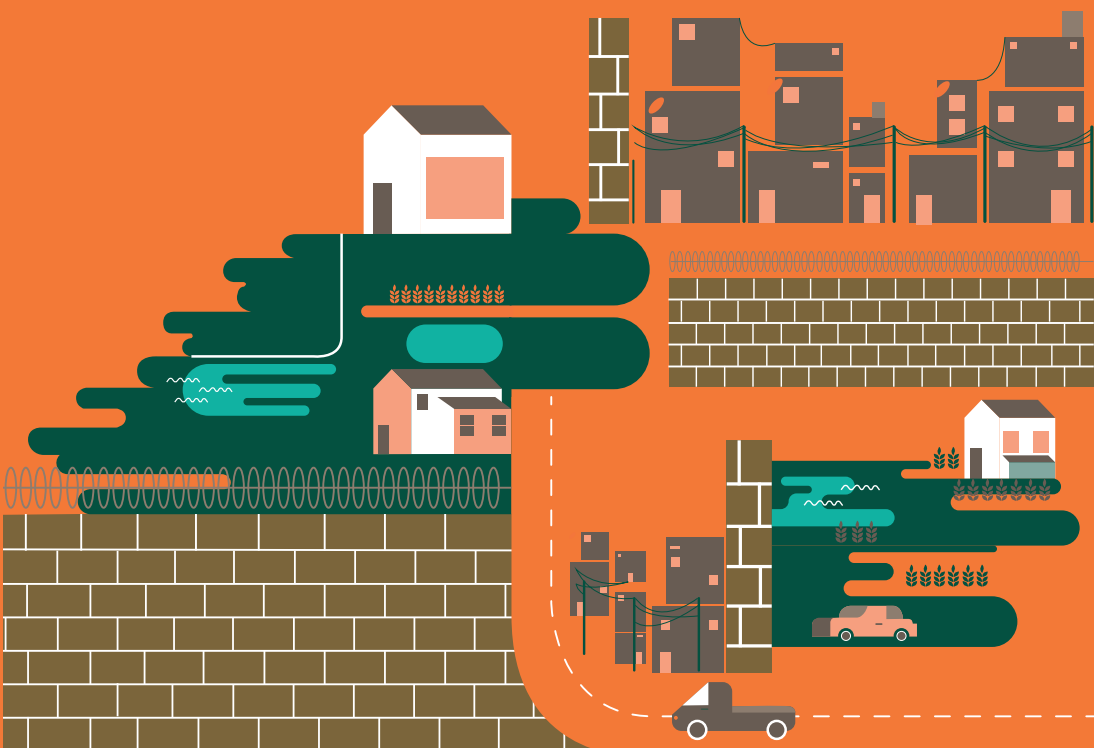


# MOVILIDAD Y POBREZA

Otras miradas sobre las marginaciones  
sociales y la planificación territorial



**Sonia Vidal-Koppmann**  
**Ana María Liberali**  
(compiladoras)

**Josefina Lara Guerrero Paula Boldrini |**  
**Jaqueline Bonardi | Fermín Alí Cruz Muñoz |**  
**Mariela Paula Díaz | Jimena Dmuchowsky |**  
**José Luis A. Escudero | Octavio Fernández Álvarez |**  
**María Eugenia Goicoechea | Georgina Isunza |**  
**Matilde Malizia | Solange Redondo | Julia V. Rofé |**  
**Bárbara Teresa Romano | Maximiliano Velázquez**

# MOVILIDAD Y POBREZA

Otras miradas sobre las marginaciones sociales y  
la planificación territorial



SONIA VIDAL-KOPPMANN

ANA MARÍA LIBERALI

(COMPILADORAS)

## MOVILIDAD Y POBREZA

Otras miradas sobre las marginaciones sociales y  
la planificación territorial



CONSEJO NACIONAL DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TÉCNICAS  
INSTITUTO MULTIDISCIPLINARIO DE HISTORIA Y CIENCIAS HUMANAS

2019

Movilidad y pobreza : otras miradas sobre las marginaciones sociales y la planificación territorial / Paula Boldrini ... [et al.]; compilado por Sonia Vidal Koppmann ; Ana María Liberali ; dirigido por Sonia Vidal Koppmann. - 1a ed.- Ciudad Autónoma de Buenos Aires : IMHICIHU - Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas, 2019.

350 p. ; 22 x 15 cm.

ISBN 978-987-4934-08-6

1. Urbanismo. 2. Desarrollo Urbano. 3. Política de Ordenamiento Del Territorio. I. Boldrini, Paula II. Vidal Koppmann, Sonia, comp. III. Liberali, Ana María, comp. IV. Vidal Koppmann, Sonia, dir.

CDD 710

Revisión técnica: Dra. María Eugenia Goicoechea

Diseño y diagramación: Juan Pablo Lavagnino

Diseño de tapa: DG Clara Koppmann

Las opiniones expresadas en los trabajos publicados en esta obra son de la exclusiva responsabilidad de los autores.

Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas (IMHICIHU-CONICET)  
Saavedra 15, 5to. piso  
C1083ACA Buenos Aires, Argentina  
Tel.: 4953-2042/8548 • imhicihu@conicet.gov.ar

Hecho el depósito que prevé la ley 11.723

© 2019 Instituto Multidisciplinario de Historia y Ciencias Humanas  
imhicihu@conicet.gov.ar

ISBN 978-987-4934-08-6

## **COMITÉ CIENTÍFICO**

DR. ARTURO ORELLANA OSSANDON

Profesor Asociado

Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales  
Pontificia Universidad Católica de Chile

DRA. CRISTINA TERESA CARBALLO

Investigadora del Centro de Desarrollo Territorial  
Universidad Nacional de Quilmes

DRA. LIDIA SORIA

Investigadora PROEG-INIGEO

Departamento de Ciencias Sociales  
Universidad Nacional de Luján

DR. LUIS FELIPE CABRALES BARAJAS

Investigador del Departamento de Geografía y Ordenación Territorial  
Universidad de Guadalajara

DRA. MARÍA LAURA SILVEIRA

Investigadora Principal – CONICET

Universidad de Buenos Aires  
Universidad de São Paulo



Centro de Estudios del Transporte Área Metropolitana  
CETAM/EADU/UBA

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - Universidad de Buenos Aires



## ÍNDICE

Prólogo ..... 9

### PARTE I: Regiones urbanas y desarrollo geográfico desigual

Movilidad, pobreza y desigualdades socio-territoriales: la periferia metropolitana de Buenos Aires como escenario de conflictos ..... 13  
*Sonia Vidal-Koppmann*

Fragmentación socioeconómica en la Región Metropolitana de Buenos Aires..... 29  
*Ana María Liberali*

La movilidad residencial intraurbana en el Área Metropolitana de Guadalajara: Descentramientos, fragmentaciones y marginalidades. Fragmentación socioeconómica en la Región Metropolitana de Buenos Aires ..... 43  
*Josefina Lara Guerrero*

Movilidad cotidiana y derecho a la ciudad: la experiencia periurbana de la Ciudad de México..... 79  
*Georgina Isunza Vizuet - Fermín Alí Cruz Muñoz*

### PARTE II: Movilidad, transporte e inequidad en la RMBA

Movilidad femenina en el AMBA: consideraciones en torno al aumento de costos de transporte público y su impacto en los ingresos por AUH.....103  
*Solange Paula Redondo*

Análisis de las políticas públicas de planificación de movilidad y transporte implementadas en el Municipio de La Matanza, desde una perspectiva de género..... 133  
*Jimena Dmuchowsky*



- “A pasos de la autopista” ...pero sin servicios: repensando las barreras físicas y simbólicas en la ribera de Quilmes ..... 149  
*Octavio Fernández Álvarez*
- La incidencia del metrobus Calchaquí en las dinámicas de movilidad cotidiana del partido de Quilmes, Provincia de Buenos Aires ..... 161  
*Maximiliano Augusto Velázquez*

### PARTE III: Pobreza, hábitat y desarrollo urbano

- El auge de las viviendas desocupadas en el centro de la Ciudad de Lomas de Zamora..... 185  
*Bárbara Teresa Romano*
- Gentrificación y urbanización de las villas: ¿procesos complementarios en la ciudad de Buenos Aires? El caso de la Villa 31-31 Bis..... 201  
*Julia Virginia Rofé*
- La plurilocalidad y las dinámicas socioeconómicas de las familias bolivianas en la Villa 20 (CABA, Argentina): un estudio sobre el habitar transnacional..... 219  
*Mariela Paula Diaz*
- Desigualdad residencial en el aglomerado Gran Santiago del Estero-La Banda (Noroeste Argentino)..... 243  
*Matilde Malizia - Paula Boldrini - Jaqueline Bonardi*

### PARTE IV: Apuntes sobre políticas urbanas y territorio

- Políticas de ordenamiento territorial logístico en contextos de renovación y desigualdad creciente: entre los distritos económicos y el CTC-Sur, Buenos Aires..... 265  
*María Eugenia Goicoechea*
- Cambios en el régimen de tenencia de la vivienda en el Área Metropolitana de Buenos Aires (1947-2010) ..... 289  
*Adrián Carlos Iulita*
- Política de vivienda y habitabilidad urbana en la periferia de la Zona Metropolitana del Valle de México: Un estudio de caso para el municipio metropolitano de Cuautitlán ..... 311  
*José Luis Adrián Escudero Gómez*
- Sobre los autores ..... 345

# **ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE PLANIFICACIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE IMPLEMENTADAS EN EL MUNICIPIO DE LA MATANZA, DESDE UNA PERSPECTIVA DE GÉNERO**

Jimena Dmuchowsky

IMICIHU-CONICET / CETAM- FADU-UBA

## **Introducción**

El propósito de este trabajo será el análisis de las políticas públicas y medidas implementadas en el municipio de La Matanza en las últimas tres gestiones, y su incidencia o no sobre la cuestión de la movilidad femenina. De esta manera se llevará a cabo un relevamiento de la planificación del transporte y la movilidad en planes nacionales, provinciales y municipales, así como en proyectos específicos con el fin de conocer la situación en la que se encuentra la planificación y cuál es su incidencia sobre las elecciones de las mujeres a partir de los estudios previos realizados sobre la población femenina.

En la Argentina, la introducción de una economía de corte neoliberal significó la reducción y limitación en las funciones y alcances del Estado, así como su redefinición. Significó también la privatización y concesión de empresas y servicios públicos, y la efectivización de la transformación del paradigma de producción, con reducción de la participación industrial en la economía. El Estado dejó de ser el agente de integración social, para convertirse en un agente promotor del capital privado, quien se constituye como el principal actor y factor del proceso de producción del espacio. De esta manera, la fractura que se observa en el ámbito económico y social se evidencia también en las manifestaciones espaciales. La ciudad asume las tendencias globales y se reconfigura con patrones de fragmentación y segregación que se observan en la actualidad.

## **Estudios y Planes nacionales y provinciales con proyectos con incidencia en el partido**

En el trabajo “La movilidad en el municipio de La Matanza” (2017) coordinado por Andrea Gutiérrez y Susana Kralich, en el capítulo sobre actividades de planificación a escala nacional, provincial y municipal, elaborado por Alejandro Macagno y Jorge Blanco, como lo anticipa su título, se lleva a cabo un relevamiento de las principales iniciativas de planes, programas y proyectos en el municipio. De esta manera nos concentraremos en aquellos proyectos que tengan relevancia para la cuestión de la movilidad, complementándolo con la revisión de documentos pertinentes que son recuperados en el trabajo citado.

A escala nacional, encontramos el Plan Estratégico Territorial (PET), dentro del programa Argentina Urbana, en relación a las propuestas de transporte y movilidad se encuentran: ampliación de la oferta y mejoramiento en la cobertura de transporte público automotor y mejoras ferroviarias como aumento de conexiones, frecuencias y destinos; la electrificación del Belgrano Sur; intervenciones en nodos ferroviarios; continuación en la construcción de la ruta provincial seis y la autopistas Presidente Perón y Soterramiento del ferrocarril Sarmiento (Macagno y Blanco, 2017).

Luego se relevan también otras obras con incidencia en el municipio como por ejemplo: programa dentro de Vialidad Nacional para la autopista Perón; Programa de ADIF para recuperar el Belgrano Sur; y obras a cargo de PTUMA. En ese sentido, aparece el estudio realizado para la obras del BRT (metrobus) La Matanza, y del mejoramiento de estaciones ferroviarias como la estación Ing Brian en Villa Luzuriaga, donde se plantea mejoramiento de accesos y pavimentos.

En segundo lugar, para la escala provincial, se encuentran los Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana, elaborados por la Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda de la provincia de Buenos Aires en el año 2007. En este estudio, se contemplan varias intervenciones que ya habían sido mencionadas en el PET: en relación a la estructura vial. Se plantea un esquema en red, priorizando la construcción de vialidades concéntricas; el trazado de la autopista Presidente Perón; la propuesta de una Autoridad Metropolitana de Transporte para la regulación de tareas y la implementación de un boleto intermodal, cuestiones sobre las cuales ya se ha avanzado: fortalecimiento de transporte público; programas dentro de la dirección de vialidad provincial. En este último punto, aparecen dos proyectos: la Autovía Provincial N 6, y la ruta provincial N 21 (Magno y Blanco, 2017).

En tercer lugar, se encuentra el Plan estratégico de La Matanza 2020 (PELM), cuyo antecedente es el Plan Estratégico, de 1999, con actualización 2005.

## **Estudios y Planes municipales con proyectos con incidencia en el partido**

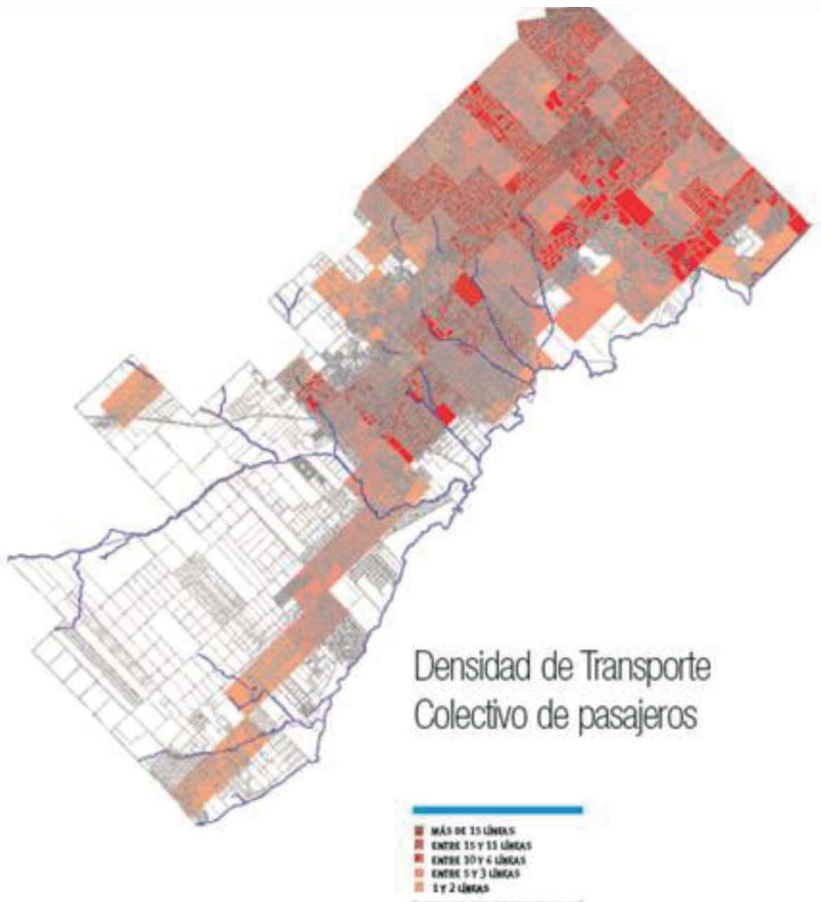
Del plan citado previamente se desprende el trabajo de todas las Secretarías y las principales obras del distrito: la Ruta Nacional N°3, la rotonda de San Justo, Camino de Cintura actual, el reservorio del Ateneo Don Bosco y todos los canales desviadores de inundaciones del primer cordón del Conurbano bonaerense.

El Plan se encuentra estructurado en cuatro ejes: el urbano- territorial, el socio-sanitario, el institucional y el productivo. En base a cada uno de estos ejes, se relevaron los programas y proyectos específicos para el área de transporte.

También se observa un programa de dotación y mejoramiento de infraestructura, donde se contemplan algunos proyectos tales como: mejoramiento de vías de acceso y salida del distrito; obras sobre la autopista Perón; ensanches de la RN 3 y las rutas provinciales N 6 y 21, y extensión de esta última hacia la avenida General Paz; pavimentación de la Ruta 1001; mejoramiento de conectividad interna de las localidades y la electrificación del FFCC Belgrano Sur.

Dentro del eje urbano-territorial, en el Programa Infraestructura de Servicios, encontramos dos proyectos relativos a tránsito y transporte. Por un lado, el Proyecto Pavimentos, a partir del cual se plantea delinear un proyecto para el mejoramiento de calles a través de propuestas alternativas de menor costo que el pavimento de hormigón, mejorando la accesibilidad en forma más rápida y alcanzando beneficios para más vecinos; y a su vez, diagramar una red que interconecte las localidades y permita la circulación de transporte colectivo local. Por otro lado, surge el Proyecto Transporte, que propone establecer acuerdos con los organismos nacionales y provinciales de regulación del transporte y con las empresas concesionarias, a efectos de mejorar y racionalizar los servicios, atendiendo a los costos de traslado, los recorridos del transporte y las condiciones de los sitios de trasbordo entre medios.

En la figura 1 se observa la cobertura de transporte, en donde se evidencia que las manchas más oscuras, corresponden a zonas donde circulan más de 15 líneas que coinciden con localidades del primer cordón; mientras que a medida que nos alejamos hacia la segunda o tercera corona, la presencia de servicios, disminuye progresivamente.



*Figura 1.* Densidad de transporte de colectivo de pasajeros.

Fuente: PELM.

En el eje productivo, en los programas y proyectos, se encuentran lineamientos de acciones de respuesta inmediata, y para el caso transporte se refieren a la instalación de un taller de mantenimiento del sistema de transporte. Se deberá pensar en mejorar la infraestructura vial principal y secundaria, así como estudiar seriamente en la extensión del sistema ferroviario, homogeneizando trochas. Este desarrollo permitirá pensar en instalar un taller de mantenimiento de envergadura e, inclusive, en la instalación de una fábrica de equipo ferroviario (PELM, 2005).

En el eje administrativo-institucional, en el marco de la descentralización territorial, dentro las líneas de desarrollo, definidas como grandes corredores

a lo largo de rutas de transporte que unen varias áreas actuando como factores de conexión territorial, generando los procesos de urbanización y crecimiento de la ciudad, aparece en primer lugar la RN3. La ausencia de un ferrocarril que vincule el puerto, desde las estaciones ferroviarias de Retiro o Constitución hacia el interior del partido, redundó en un desarrollo de la conectividad asociado al modo carretero. De esta manera, se remarca la necesidad de potenciar el eje de la Ruta Nacional N° 4 como articulador para las zonas más postergadas del municipio. A su vez, se destaca la necesidad de potenciar la construcción de la RN 6 considerada parte de la ruta del MERCOSUR, la Ruta Provincial N21 y la Autopista Presidente Perón.

Dentro del mismo eje, se muestra el organigrama propuesto con Secretarías, Subsecretarías y Direcciones de gobierno, sin embargo no se contempla ninguna específica para transporte o movilidad. En ese sentido, en la actualidad, si se observa dentro del organigrama una Secretaría de Tránsito y Transporte y una Dirección de Tránsito. A partir del acceso a una entrevista realizada a dicho Secretario y Director, se pudieron recuperar algunas reflexiones interesantes y pertinentes para esta etapa de la investigación.

## **Las políticas públicas realizadas en el municipio en las últimas tres gestiones de gobierno**

En primer lugar, se plantea que las soluciones se proponen desde tres ámbitos: el tránsito, el urbanismo o la planificación urbana, y la educación, desde la Secretaría tiene por finalidad dedicarse a dos de ellas: el tránsito y la educación vial. En ese sentido, se sostiene que para la gestión del tránsito no existirían diferencias en los sujetos al momento de planificar y que para la educación existen tareas específicas ligadas principalmente a la concientización:

El tránsito no refiere tanto al género sino que los ciudadanos que circulan por la vía pública son todos, no hay distinción de sexo. De la parte educativa, la capacitación y educación vial y en ese punto si hacemos hincapié en el género femenino en cuanto a cómo se mueven las mujeres en el transporte público, hay campañas de ceder el asiento, la prioridad de embarazadas y bueno en discapacitados (Secretario de tránsito y transporte Municipio de La Matanza, entrevistado en octubre de 2018)

El tránsito y el transporte, presentan dinámicas producto de diversos fenómenos multicausales, es por ello que dentro de un programa para su gestión se enmarcan diversas acciones como las que se desarrollaran a continuación: Metrobus, peatonalización, estacionamiento medido, seguridad vial, etc.

## ***Metrobus***

La situación previa a la implementación del Metrobus La Matanza sobre la Ruta Nacional N° 3 se caracterizaba por la congestión producida por la circulación de distintos tipos de vehículos, colectivos, camiones, autos particulares, sin ningún tipo de segregación u ordenamiento del tránsito. Asimismo, se observaba la limitada presencia de refugios con lo cual las paradas del transporte estaban a la intemperie, se registraba falta de iluminación e higiene, y los cruces peatonales eran inseguros, es decir, distintos signos de abandono del entorno urbano y su mobiliario.

Si nos remontamos a los inicios del proyecto, en el año 2013 se habían realizado negociaciones con el Banco Mundial para llevar a cabo el estudio y la implementación de un sistema BRT. El proyecto presentado en 2015 contemplaba dos ramales que circularían entre el kilómetro 29 de la Ruta N°3 y dos puntos: la estación Ramos Mejía del ferrocarril Sarmiento y la avenida General Paz. Por allí transitarían servicios troncales, expresos y locales segmentados luego del análisis de los datos arrojados por el estudio realizado para el proyecto (EOD RN3 La Matanza, 2014). A través de una licitación, se estipulaba la construcción de un sistema de transporte que contaría con seis servicios troncales y tres expresos que conectarían el kilómetro 32,500 de la RN 3 con los barrios porteños de Once y Constitución. A su vez, se edificarían estaciones cerradas con cobro fuera de la unidad entre el kilómetro 32,500 y Camino de Cintura, San Justo, y paradas comunes desde allí hasta la avenida General Paz, y un centro de transbordo en el cruce de las rutas 3 y 21 en González Catán.

Por otro lado, se realizarían mejoras en el transporte y el espacio público. Las futuras calzadas exclusivas del BRT serían repavimentadas en todo su recorrido y se realizarán remodelaciones en refugios y paradas con mayor seguridad e iluminación, revalorizando el entorno de veredas y el espacio público. Los vehículos que se emplearían serían articulados con puertas en ambos lados, para las estaciones centrales, o uso de laterales cuando las paradas sean desplazadas.

En el proyecto se preveía que coexistieran dos tipos de estaciones: paradas tradicionales BRT y puntos seguros, donde se implementarían una serie de servicios tales como centrales de monitoreo de seguridad, puntos de carga para las tarjetas de viaje (SUBE), cajeros automáticos, otros servicios sociales y comerciales. A su vez, se estipulaba que hubiera puntos de prepago en cada estación para el ahorro de tiempo.

Entre las razones esgrimidas para la elección del sistema BRT se encontraban los beneficios ambientales, ya que se utilizarían tecnologías limpias con bajas emisiones. Se esperaba que el uso de esta tecnología, sumado a la dotación de nuevas infraestructuras, permitieran un sistema con mayor rapidez y más efi-

ciente. El proyecto estipulaba una inversión de 1200 millones de pesos, a través de un crédito del Banco Mundial, del cual se abonó un anticipo de 120 millones de pesos.

Hacia fines de 2015, con el cambio de autoridades, se produjo una reformulación, convirtiendo el BRT en Metrobus, tomando como base las experiencias implementadas desde hacía varios años en la Ciudad de Buenos Aires. A partir de un trabajo conjunto del Ministerio de Transporte de la Nación y el municipio de La Matanza, se resolvió recortar el recorrido desde la avenida Dr. Ignacio Arieta, en el centro de San Justo, hacia el centro de transbordo de González Catán, generando el ordenamiento del tránsito en carriles exclusivos, sin alteración alguna de los recorridos, manteniendo a las empresas prestatarias de los servicios e incluyendo paradas abiertas y sin molinetes, a fin de abaratar los costos de mantenimiento, conservando una estética y señalética similar a las producidas en Capital Federal.

Se esperaba que el corredor fuera fuertemente fortalecido con la operación del Metrobus, ya que se iba a revalorizar su entorno a través del ordenamiento del tránsito, la incorporación de iluminación, y la mejora de veredas y el espacio público. El argumento esgrimido es que se trata de una intervención TOD (*Transport Oriented Development*) que permite irradiar condiciones de urbanidad a partir de la infraestructura vial y particularmente en torno a las principales paradas.

El Metrobus fue inaugurado el 6 de mayo de 2017 recorriendo 14 kilómetros con 17 estaciones por donde transitan 20 líneas de colectivos. Pasa por las localidades de San Justo, Isidro Casanova, Gregorio de Laferrere y González Catán, y beneficia a 240.000 pasajeros diarios, reduciendo el tiempo de viaje considerablemente. Su recorrido comienza en el centro de transbordo de González Catán, a continuación, la primera estación es Intendente Ruso, luego sigue Leonardo Da Vinci, continúan Recuero, Salviñny y una frente al Hospital Materno Infantil de Laferrere. Dentro de esta localidad, las otras paradas son Tres Cruces y Carlos Casares, que coincide con la Ruta 17. En Isidro Casanova, la siguiente localidad, la primera estación es Marconi, luego Cristianía, Roma, y la parada Hospital Paroissien. El trayecto avanza con la estación Pedro León Gallo en San Justo, luego General Madariaga, Derqui, una única en la Rotonda de San Justo, para finalizar en Arieta.

En relación al centro de trasbordo de González Catán, se emplazó en el cruce de la Ruta Nacional 3 y la Ruta Provincial 21. Se construyó como terminal de Metrobus con puentes peatonales para la conexión con la estación Independencia del ferrocarril Belgrano Sur. A su vez, se incorporó infraestructura para la localización de dependencias municipales u oficinas comerciales, de servicios y de vigilancia -aunque a un año de la inauguración se encuentran sin uso-. Se ob-



serva también espacio destinado para puestos y ferias, baños públicos y refugios. Cuenta con una superficie superior a 20.000 m<sup>2</sup> con 15.000 m<sup>2</sup> para uso de las distintas líneas de transporte y su regulación y 5.800 m<sup>2</sup> restantes para dársenas de operación y regulación de combis, y estacionamiento de autos particulares.

Respecto a las cuestiones técnicas, fue necesario ampliar la cantidad de bacheo y repavimentación en el corredor, se optó por mejorar también el pavimento de los carriles laterales de tránsito mixto, para evitar que su deterioro lleve a vehículos a invadir el carril exclusivo. Asimismo, en base a otras experiencias, se estudió que era necesario utilizar una mezcla asfáltica modificada (MCA) para responder a la exigencia estructural de una mayor cantidad de buses utilizando un mismo carril. El peso en el presupuesto de las obras necesarias de soporte de la infraestructura de transporte fue muy significativo, pero mejora la sustentabilidad de la inversión.

Luego de 15 meses de trabajo, más de 1000 personas involucradas en la obra, con reuniones semanales y supervisión de funcionarios del Banco Mundial, el monto invertido en la obra fue de \$1.721 millones, con 30% de financiamiento local y 70% externo. La obra fue finalizada con una desviación de 4 meses respecto al plazo original (un 20% de desplazamiento del plan de trabajo) y un presupuesto adicional cercano al 18%. Con la implementación y funcionamiento, se observó una reducción en tiempos de viaje. Para colectivos entre un 30 y 50% de tiempo - el viaje total dura media hora en transporte público, para automóviles particulares, la reducción fue del 15% aproximadamente (Arias, 2018).

A pesar de que se introdujo nueva infraestructura, nueva pavimentación, algunas veredas, estaciones, señalización, se mejoraron algunas calles colectoras a partir del ensanche de la RN 3 acompañado de obras hidráulicas puntuales, toda la inversión se canalizó en la traza vial, salvo contadas excepciones como la mejora del mobiliario en Avenida de Mayo y Rivadavia en Ramos Mejía por donde circulan las líneas de colectivos en sus recorridos por fuera del Metrobus

La visión de los funcionarios sobre el proyecto Metrobus fue que la participación del municipio fue bastante activa ya que el propósito era encontrar una solución teniendo en cuenta al tránsito referido al transporte de personas. Con el cambio de proyecto, se trató de llevar todo a la ruta, de mejorar los pavimentos, y que las estaciones contemplan las necesidades, sobre todo para personas con movilidad reducida.

Se trata del Metrobus con más flujo y más largo, y en la Estación Catan, que "tiene más flujo que Constitución". El centro de trasbordo se regula solo, tiene previsto unidades de vigilancia, oficina, que van a estar destinadas a la coordinación del lugar, y están esperando el traspaso de la infraestructura al municipio.

### ***Peatonalización***

Es un proyecto de planeamiento urbano impulsado por el municipio. La Secretaría de Tránsito participó en las cuestiones relativas al transporte público, ya que por la arteria sobre la cual se hizo la intervención, Arieta, circulaba el 90 % del transporte de San Justo, con lo cual fue necesario llevar adelante un proyecto de ordenamiento de los recorridos.

En los inicios, el Centro de Comerciantes se mostraba disconforme con la medida:

Se participa con el centro de comerciantes que eran los más afectados, en un principio se pusieron en contra, hubo una gran resistencia, y hoy por hoy están contentos" (Secretario de Tránsito y Transporte, Municipio de La Matanza, entrevistado en octubre de 2018).

Se trabajó para intentar que el traslado de las paradas y los cambios de recorridos afectaran lo menos posible a los usuarios. Sin embargo, no se encuentran estudios realizados a posteriori respecto de los impactos de estos cambios en las percepciones de los usuarios y los comerciantes.

En 2011 se había hecho el anuncio de la intención de hacer peatonal la calle Arieta, cuatro años después, a principios de 2015, comenzaron las obras. La misma se extiende desde Villegas hasta Indart, y Marcón sufrió un cambio de mano. En los primeros tiempos funcionó como peatonal sólo los viernes, sábados y domingos como prueba piloto.

Luego de 10 meses de obra, a fines de 2015 se inauguraron las cuatro cuadras peatonales. Cuenta con luminarias nuevas, canteros fijos, ciclistas, basureros y bancos, entre otras comodidades, sumada a la posterior remodelación de la plaza central de San Justo.

En un comienzo el Centro de Comerciantes se mostró en contra de la iniciativa, ya que argumentaban que el 90% de los clientes se desplazan hacia la zona en transporte público que iba a ser desplazado de la arteria Arieta, sumado a la incorporación del shopping como centro comercial, iban a seguir perdiendo ventas. Sin embargo, luego de su inauguración las opiniones desfavorables fueron dejadas de lado y los representantes del centro de comerciantes se mostraron satisfechos con la obra ya que "embelleció" el espacio público.

### ***Estacionamiento medido***

El estacionamiento medido fue una acción impulsada desde la Secretaría de Tránsito, aprobada por el Concejo Deliberante y puesta en práctica desde el año 2013. Desde la Dirección de Tránsito se plantea que luego de ocho años de

venta récord de automóviles y con una infraestructura vial que sigue siendo la misma desde hace 30 años, se requiere una inversión para, por un lado fomentar el ordenamiento del tránsito siguiendo las nuevas normativas, y por el otro el mantenimiento y mejora:

“Con un cambio de paradigma muy fuerte, un cambio de tecnología, que es el pase del parquímetro a las aplicaciones móviles, pudimos hacer una buena transición, fuimos una de las primeras ciudades en tener todo 100% inteligente” (Director de Tránsito, Municipio de La Matanza, entrevistado en octubre de 2018).

El nuevo sistema prevé poder efectuar el pago por celular, en comercios o en puntos móviles. La regulación se realiza de lunes a viernes de 9 a 19hs y los sábados de 9 a 14hs. Este sistema fue desarrollado por la Universidad Nacional de La Plata, cuenta con grúas de acarreamiento que llevarán el vehículo, dejando la notificación correspondiente, en caso de estar mal estacionado en la vía pública, veredas o bloqueando las rampas para el tránsito de personas con capacidades diferentes. Se contarán con 35 inspectores municipales autorizados para labrar actas y multas.

La concesión aprobada por el Concejo deliberante es de diez años con un canon a favor del Estado Municipal del 15% de la recaudación total de la empresa. En San Justo, junto con la aplicación y los puntos de venta en kioscos, funcionan los puntos de venta ambulantes gestionados con el CEMEFIR, el centro para personas con capacidades diferentes. Se incorporó en las zonas donde no había oferta de comercios; las personas participantes fueron absorbidas por la empresa y trabajan con una comisión un poco más alta. La tarifa sigue siendo baja en comparación a otros municipios, y en la actualidad se decidió desde la dirección tener menos grúas circulando ya que el acarreo se trata de un método más violento y en el conector socioeconómico desfavorable, se busca disminuir el grado de conflictividad. Para su planificación se tuvieron en cuenta las particularidades y complejidades de cada centro:

“En San Justo y Ramos funcionó bien, falta una aplicación más extensiva y un cumplimiento y que el vecino empiece a verlo como un beneficio propio, Ramos tiene una particularidad que mucha de la gente que estaciona en la zona del estacionamiento medido, los que no son comerciantes. Son gente que viene temprano, deja su auto y se toma el tren hacia once, ese es el que más nos cuesta fidelizar al estacionamiento medido, como no está no lo padece” (Director de Tránsito, Municipio de la Matanza, entrevistado en octubre de 2018).

En Ramos Mejía el estacionamiento cubre las siguientes arterias: Av. de Mayo entre Alvarado y Av. Rivadavia y Av. Rivadavia entre Avellaneda y Pueyrredón, Av.

San Martín entre Chacabuco y Belgrano y las siguientes arterias: Bolívar entre Castelli y Av. Rivadavia, Pueyrredon entre Sarmiento y Av. Rivadavia, Moreno entre Sarmiento y Av. Rivadavia, Necochea entre Castelli y Av. Rivadavia, Belgrano, Alsina, Rosales, Espora y Castelli entre Avellaneda hasta Av. San Martín.

Del lado norte de Ramos Mejía la cobertura es Leandro N. Alem hasta Av. Gaona y desde Parera hasta French. Una muestra de este problema en Ramos son los alrededores de la Clínica Trinidad, inaugurada hace poco más de un año. En 2016, en esa zona hicieron 600 actas y acarrearón 40 vehículos en un mes (Figura 2).



*Figura 2.* Estacionamiento medido en Ramos Mejía.

Fuente: <http://periodicosic.com.ar/2013/11/13/comenzo-a-aplicarse-el-estacionamiento-medido-en-san-justo-y-ramos-mejia>

En San Justo se controlan las manzanas delimitadas desde Florencio Varela hasta Av. Brig. Gral. D. Juan Manuel de Rosas (Ruta N° 3) y desde Ombú hasta República de Chile. del otro lado de Av. Brig. Gral. D. Juan Manuel de Rosas (Ruta N°

3) hacia La Tablada las calles cubiertas serán: de Australia hasta Av. Brig. Gral. D. Juan Manuel de Rosas (Ruta N° 3) entre Entre Ríos y Juan Florio. Ruta 3, Santamaría, Avenida Illia (ex Catamarca) y Presidente Perón. Según los datos de Tránsito, el principal problema en esa zona son los comerciantes que suben los vehículos a las veredas (Figura 3).



Figura 3. Estacionamiento medido en San Justo.

Fuente:<http://periodicosic.com.ar/2013/11/13/comenzo-a-aplicarse-el-estacionamiento-medido-en-san-justo-y-ramos-mejia/>

De las 55 mil actas de infracción que hizo la Comuna el año pasado, 22 mil fueron por mal estacionamiento, incluidos dejar el auto en doble fila o bloquear paso, dentro de las 22 mil, 12 mil fueron por estacionamiento sobre las veredas.

## Conclusiones

Dentro de las políticas públicas relevadas, a escala nacional o provincial, se encuentran grandes lineamientos que atraviesan al partido y que contribuyen a un modelo planteado de circulación y logística global, sin embargo para las cuestiones de movilidad, la participación del municipio es clave.

La principal obra llevada a cabo en los últimos años, con participación del estado nacional y de organismos internacionales, fue el metrobus, que significó una mejora en la calidad de la movilidad para los vecinos reduciendo el tiempo de viaje y mejorando las condiciones de espera del transporte. En términos generales, se observa una intención de mejora del transporte público, priorizado por sobre otras demandas, aunque no se han manifestado estudios en la planificación considerando las necesidades de colectivos específicos.

Por otro lado, en relación a la movilidad activa, se observa la implementación de la peatonalización de Arieta en San Justo, que si bien generó un beneficio para los usuarios para que puedan desplazarse por la zona con mayor comodidad, fue una medida que surgió para mejorar las condiciones en una zona comercial, pero no se corresponde con demandas de mayores beneficios para la movilidad a pie, ya que no se observan otras políticas complementarias tales como senderos seguros de circulación o bicisendas.

En investigaciones anteriores nos hemos concentrado en el análisis de las elecciones modales de las mujeres en la región metropolitana de Buenos Aires y en el municipio en particular, donde se evidenció que eran mayoritariamente usuarias de transporte público y de modos activos, como el modo a pie o bicicleta, en detrimento del automóvil particular, que aparece como el modo privilegiado por los hombres. En ese sentido, de las medidas abordadas, no se evidenciaría una planificación con una perspectiva de género; no pareciera considerarse un sujeto con demandas y necesidades específicas diferenciándose de otros. Si bien las mejoras en el transporte público, como en el metrobus, si repercuten en mejor calidad de viaje para los usuarios, siendo las mujeres las usuarias principales, aún quedarían pendientes mejoras en los espacios intersticiales de las localidades, ya sea en los espacios públicos, así como en los dedicados al transporte. Otras mejoras como podría suponer la incorporación de nuevos refugios con mejores luminarias para los senderos por donde se moviliza la población para acceder a un transporte aún siguen siendo una falencia.

A su vez, no se observan nuevas medidas a llevar a cabo para mejorar e impulsar la movilidad activa, a pie o en el uso de bicicletas. En cambio, donde sí se manifiesta una planificación que contempla la cuestión de género es en las capacitaciones o en los programas de educación vial, que deberían extenderse hacia todos los establecimientos educativos, de todos los niveles, públicos y privados, siendo el Estado el principal responsable de impartir educación y buenas prácticas ciudadanas.

En este sentido, retomando las reflexiones de Sanchez de Madariaga (2002) que plantea que el urbanismo no es neutro desde un punto de vista de género, si los planificadores urbanos no consideran dicha variable para su trabajo, es probable que en las opciones de desarrollo urbano las mujeres sean perjudicadas. Esto se debe a que las mujeres son mayoritariamente usuarias de equipamiento urbano y del transporte público, por su rol en la reproducción social, las condiciones económicas más desfavorables que las de los hombres para su desarrollo en el mercado laboral, así como por el acceso más restringido al vehículo particular. En el diseño urbano se evidencian sesgos patriarcales, que son aún más evidentes en el empleo del transporte público, tal como se dijo anteriormente. Por ejemplo, en el diseño de veredas los anchos no contemplan, en general, personas con movilidad reducida que utilizan sillas de ruedas, o mujeres que se desplazan con otros pasajeros, hijos, ancianos, otros familiares así como con artefactos para sus hijos, como bolsos o los cochecitos; a su vez, los coches de los modos guiados o las unidades de los colectivos tampoco contemplan estas pautas y resulta complejo para las mujeres en su rol de acompañantes de familiares poder utilizar estos modos. Un urbanismo que considere estas circunstancias, logrará crear condiciones más favorables para el desarrollo de las ciudades donde se buscarán resolver los problemas asociados a la accesibilidad, conectividad entre diversos lugares para compatibilizar las diversas actividades que implican la vida contemporánea.

## Referencias bibliográficas

- Gutierrez, A. y Kralich, S. (2017). *La movilidad en el municipio de La Matanza. Estudios de caso de barrios con déficit de transporte público*. Buenos Aires: Café de las ciudades.
- Macagno, A. y Blanco, J. (2017). Actividades de planificación a escala nacional, provincial y Municipal. *La movilidad en el municipio de la Matanza. Estudios de caso en barrios con déficit de transporte público* (pp- 55- 71). Buenos Aires: Café de las ciudades.

Sánchez de Madariaga, I. (2002). *Urbanismo con perspectiva de género*. Junta de Andalucía. Instituto Andaluz de la Mujer. Recuperado de: <http://www.juntadeandalucia.es/iam/catalogo/doc/iam/2004/18542.pdf>

### ***Otras fuentes consultadas***

Banco Mundial Blogs (2018). "10 cosas que aprendí del BRT metrobus, La Matanza". Arias, S. <http://blogs.worldbank.org/latinamerica/es/10-cosas-que-aprend-del-brt-metrobus-la-matanza>. (Consultado en enero de 2018).

Periodico SIC (2013). "Comenzó a aplicarse el estacionamiento medido en San Justo y Ramos Mejía". <http://periodicosic.com.ar/2013/11/13/comenzo-a-aplicarse-el-estacionamiento-medido-en-san-justo-y-ramos-mejia/>

Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios (2011). *Plan Estratégico Territorial Avance II: Argentina Urbana*. Buenos Aires. [https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/AS\\_13663122171.pdf](https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/AS_13663122171.pdf)

Subsecretaría Urbanismo y Vivienda, Dirección provincial de ordenamiento urbano y territorial (2007) *Lineamientos Estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*. <https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/planes-reg/Lineamientos-Estrategicos-para-la-Region-Metropolitana-de-Buenos-Aires.pdf>

Secretaría de Gobierno del Municipio de La Matanza (2005). *Plan Estratégico La Matanza*.