

GESTIÓN METROPOLITANA DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN BUENOS AIRES. Falsos dilemas y perspectivas

Metropolitan management of public transport in Buenos Aires.
Fake dilemmas and prospects

Andrea Gutiérrez

Programa de Desarrollo Territorial y Estudios Metropolitanos (PDTEM), Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires. Licenciada y Doctora en Geografía (Universidad de Buenos Aires), Investigadora CoNICET
angut2@filo.uba.ar

RESUMEN

La gestión del transporte colectivo en la región metropolitana de Buenos Aires, otrora pionera respecto a las ciudades latinoamericanas y a la propia dinámica urbana, muestra un estancamiento que compromete su capacidad de responder a los desafíos actuales. También hay una inercia en la forma en que se diagnostica la situación, con una mirada puesta en la coyuntura, y un tratamiento fragmentado de los servicios de transporte y de las dimensiones de análisis. El objetivo del trabajo es reflexionar sobre la gestión de los transportes colectivos conforme a una revisión de los últimos 20 años orientada a identificar cambios ilustrativos de tendencias. Esta recuperación de lo acontecido sirve como hilo conductor a una reflexión que observa aspectos socio-territoriales, económicos y de la calidad de los transportes colectivos, tanto de los servicios públicos (trenes, buses, subtes, taxis) como de los nuevos servicios privados (chárter y remis). El diagnóstico comparado permite divisar la desigualdad socio-espacial como un resultado común de la gestión de los transportes colectivos metropolitanos. Llegada esta instancia, el trabajo finaliza identificando desafíos para la gestión y falsos dilemas, de cara al futuro.

Palabras clave: metrópolis, gestión urbana, transporte público y colectivo.

ABSTRACT

The management of the transport system in the metropolitan region of Buenos Aires, once a pioneer regarding Latin American cities and also the urban dynamics itself, shows a stalemate that compromises its ability to respond to current challenges. There is also an inertia in the situation diagnosis, since the attention is addressed to the circumstances, and a fragmented treatment of the transport services and the analysis dimensions. This paper points out the management of transport system (which includes public and private services) reviewing the past twenty years in order to identify illustrative changing trends. This path allows us to construct a guideline that includes socio-spatial and economic aspects, and also the quality of public transport services (train, metro, bus, taxi) and the new private services (charter and remis). The compared diagnosis shows the socio-spatial inequality as a shared consequence of metropolitan transport system management. We end up by identifying management challenges and some false dilemmas, facing the future.

Keywords: metropolis, management, public transport system

1. TRANSPORTE METROPOLITANO: SOBRE CONTINUIDADES Y RUPTURAS

Dos aspectos caracterizan la urbanización mundial actual: un crecimiento territorial en superficie, discontinuo y de baja densidad, al que apunta la noción de ciudad difusa; y el surgimiento de nuevas centralidades que modifican su organización interna, al que apunta la noción de ciudad policéntrica (Herce, 2009; Ascher, 1995).

El primer proceso es indiscutible en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA). El crecimiento territorial hace cada vez más lejana la periferia, vislumbrándose un perímetro en torno a los 100 km del área central de la ciudad autónoma de Buenos Aires (CABA)¹. Esta nueva urbanización se asocia con pautas culturales del modo de vida que involucran preferencias de residencia por el paisaje “natural” y de movilidad por la autonomía que brinda el automóvil, con el valor del suelo y las vialidades rápidas, entre otros aspectos. El segundo proceso es más controvertido, pero hay consenso en que la RMBA mantiene una configuración monocéntrica dado el peso y la jerarquía del área central de la CABA respecto al resto de la metrópolis. También hay cierto consenso en que el partido de Pilar (en el noroeste de la corona externa de la RMBA) reúne las características de “nueva centralidad” metropolitana. El orden jerárquico entre las nuevas y las viejas sub- centralidades en torno a las estaciones ferroviarias aún no está claro (Vecslir Peri, 2011, Abba, 2011, Pérez, 2005, entre otros).

La monocentralidad de la RMBA tiene estrecha relación con la configuración de las redes de transporte, tanto de autopistas como de transporte público masivo (y en particular trenes). Dan estructura al crecimiento metropolitano y definen una movilidad radio céntrica sustentada en los ejes troncales de urbanización y transporte (norte, oeste y sur) y con sentido periferia – centro. Dicho patrón de movilidad fue y sigue siendo el básico de la RMBA, tiene vigencia en todos los ejes y también en los viajes periferia – periferia. Esto es, los viajes entre partidos son dentro del mismo eje, siendo muy poco significativos aquellos entre ejes o corredores (GPBA, 2007; INTRUPUBA, 2006-2007).

Los datos generales muestran una situación similar a los años ’70. El transporte público masivo (trenes, buses y metro), articulado por una extensa red ferroviaria de 814 km, una densa red de autotransporte de 342 líneas, y una modesta pero crucial red de 54 km de metro, sustenta 11 de 26 millones de viajes diarios (tercer lugar en América Latina, luego de México y Sao Paulo). La ciudad central (CABA) es el principal receptor de viajes y el 65% son hogar - trabajo (CAF, 2010; INTRUPUBA, 2006-2007).

Sin embargo, en los últimos 20 años hay cambios ilustrativos de tendencias diferentes:

- Crecimiento de la motorización individual.
- Generalización de subsidios al transporte público masivo.
- Surgimiento de posiciones empresarias dominantes en el transporte público masivo.
- Disparidad en la calidad del servicio ferroviario y del autotransporte.
- Instalación y crecimiento de nuevos servicios colectivos: remis y chárter.

El objetivo del trabajo es reflexionar sobre la dinámica metropolitana poniendo en relación la estructura socio-territorial con la movilidad, por esto el énfasis se coloca en el uso colectivo de los medios de transporte, allende los servicios sean públicos o privados.

El empleo de los términos transporte público y privado con una connotación “valorativa” lleva a confundir el uso individual o colectivo de los medios de transporte, con el carácter público del servicio. El (servicio) público es un transporte de uso colectivo, y también puede serlo un (servicio) privado, como el remis o las bicicletas de alquiler. La reflexión de este trabajo se basa en un diagnóstico combinado de los servicios de transporte colectivo, tanto servicios públicos masivos (tren, bus, metro), servicios públicos colectivos (taxi) y servicios privados (remis, chárter).

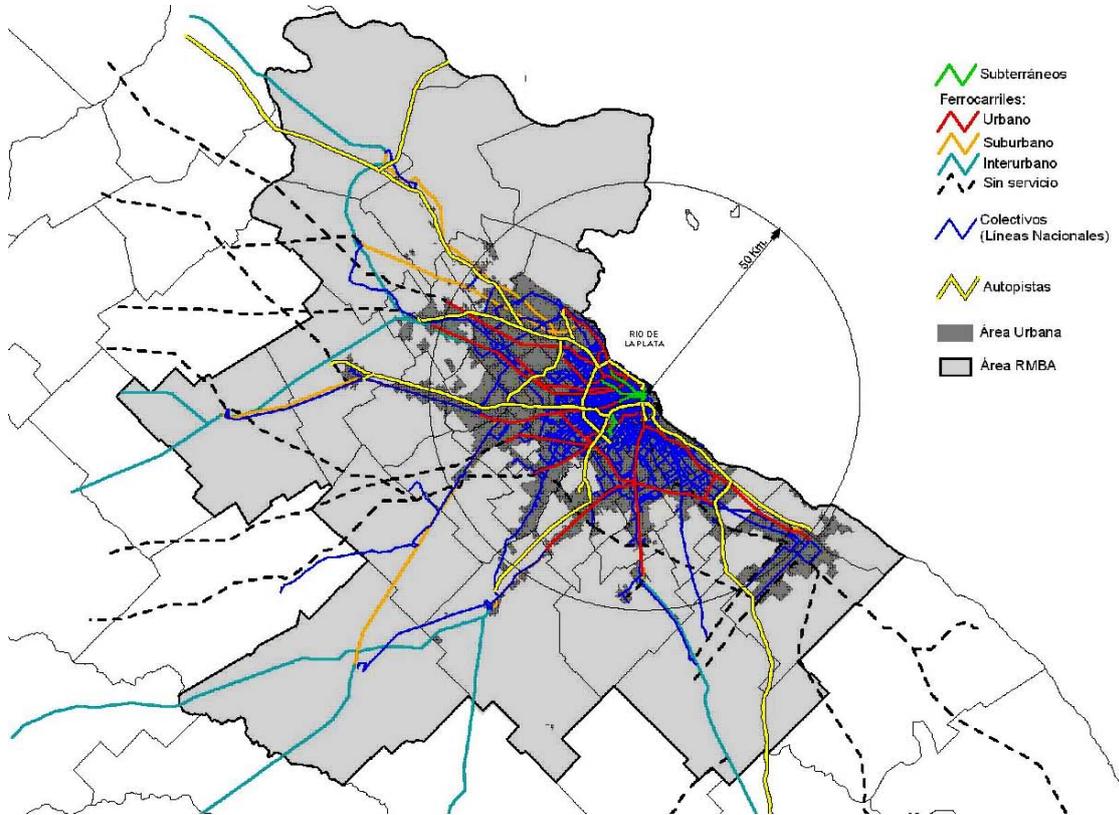


Gráfico 1. Redes de transporte de la RMBA
Fuente: Elaboración propia, por A. Gutiérrez y D. Minuto.

2. DIAGNOSTICO COMPARADO DE TRANSPORTES COLECTIVOS

2.1 Transporte público y dinámica territorial

La red de transporte público masivo satisface el patrón básico de movilidad y estructura el crecimiento metropolitano en volumen de población. Acompaña las mayores densidades tanto en términos de coronas como de ejes cubiertos por la mancha urbana consolidada. Esto es, acompaña la ciudad compacta (Gráfico 2).

La red más importante en extensión, cobertura y pasajeros transportados de la RMBA es la de autotransporte público. Desplaza diariamente 5,5 millones de personas, 1,2 el tren y 725 mil el metro y el premetro (INTRUPUBA, 2006-2007). Entre volúmenes y densidades de población y de autotransporte hay un correlato tanto a nivel de coronas como de ejes (Gráfico 2 y 3). Contando las líneas y ramales de todas las jurisdicciones (nacional, provincial y comunal)², la primera y la segunda corona concentran el 85% de la red y el 68% de la población. La población aumenta allí 1.624.000 habitantes en la última década. En la tercera corona el aumento es de 714 mil y la densidad 182 habitantes/km², pero allí el ritmo de crecimiento es el más alto de la RMBA (53%) (Gráfico 3).

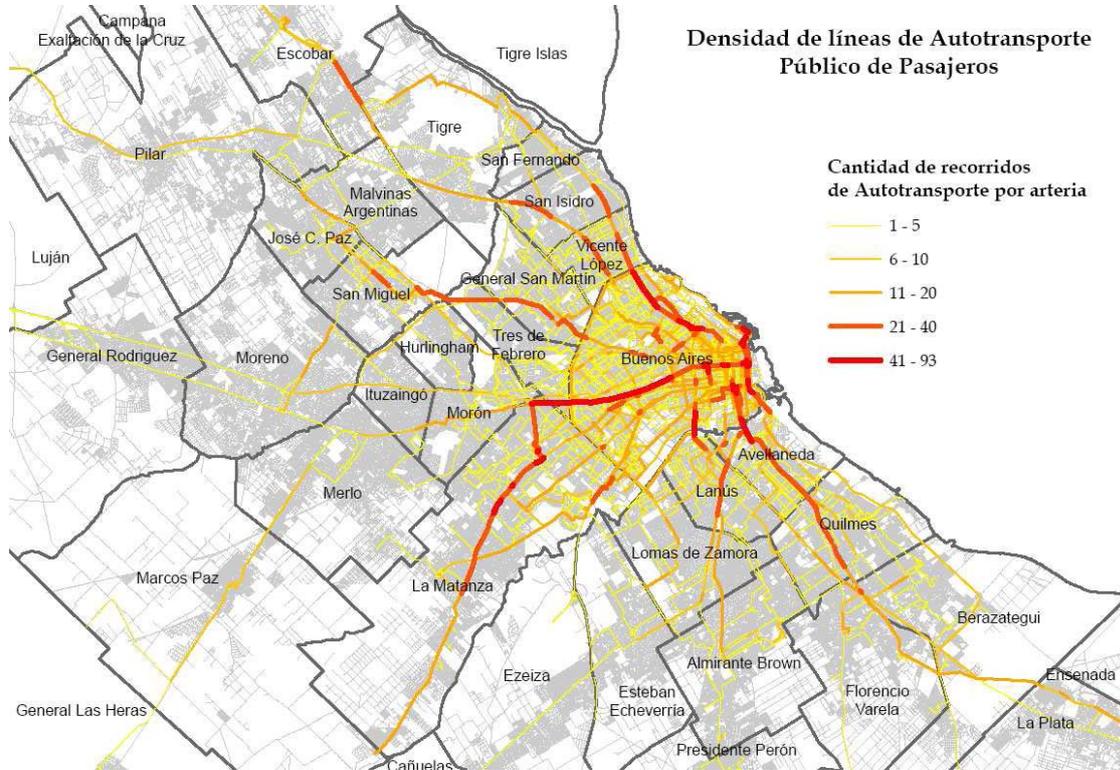


Gráfico 2. Densidad de líneas de autotransporte público de pasajeros
Fuente: Turco, 2010.

	Superficie km2	Población				Autotransporte			
		Habitantes	Variación 1991 – 2010		Hab. / km2	Recorridos*	Recorridos/km2	Hab./ recorrido	
			Hab.	%					
CABA	200	3.058.309	92.906	3	15292	983	4,92	3111	
Corona 1	756,63	4.855.616	295.435	6	6417	1234	1,63	3935	
Corona 2	2925,24	4.720.339	1.327.896	39	1614	1091	0,37	4327	
Corona 3	11314,73	2.061.175	713.701	53	182	416	0,04	4955	
Total	15196,6	14.695.439	2.429.938	20	967	2128	0,25	3946	

Gráfico 3. Población, autotransporte y densidades por corona – RMBA, 2010.
Fuente: INDEC, 2010. Elaboración propia.
*Líneas y ramales, total en el territorio con independencia de la jurisdicción (nacional, provincial, municipal).

El transporte público atiende el crecimiento metropolitano en volumen demográfico, aquel de las zonas consolidadas y más densamente ocupadas, pero no el de las zonas con mayor ritmo de crecimiento. Tampoco el crecimiento territorial de la RMBA. Con excepción de la extensión del metro dentro de la CABA, el transporte público disminuye en cantidad y calidad. Parte de la red de trenes se desactiva tras su privatización en los '90 y la red de autotransporte se reduce un 8% en cantidad de líneas durante las dos últimas décadas (CNRT, 2010). Hay ausencia de servicios nocturnos y un déficit general de frecuencia que se acentúa los fines de semana.

La magnitud del déficit en la periferia se evidencia al observar la composición del autotransporte por corona: los recorridos de jurisdicción nacional, corredores troncales que llegan a la CABA, son mayoritarios en todo el territorio. Aún en la tercera corona, donde tienen una cobertura muy débil, superan la red provincial y la local (Gráfico 4). También es desigual la calidad de servicio conforme a la jerarquía de la red, en infraestructura vial, antigüedad y estado del parque móvil, cantidad y calidad de los puntos de acceso. La vialidad hacia la CABA es pavimentada, la flota es más nueva, mejores las frecuencias y paradores. La vialidad local en la tercera corona, es en su mayoría de tierra, la flota vieja, peores las frecuencias y paradores.

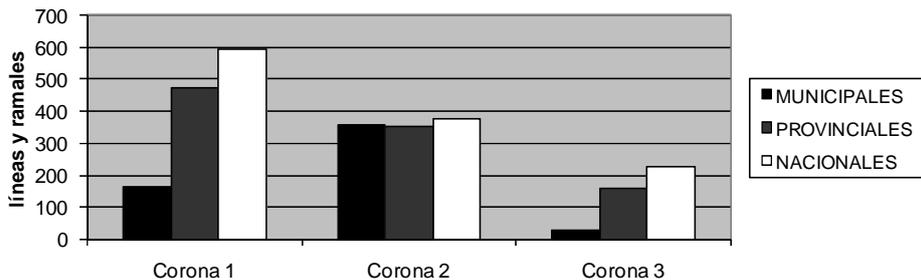


Gráfico 4: Cobertura territorial de la red de autotransporte metropolitano en cantidad de líneas y ramales por corona, según jurisdicción. Año 2006-2007
 Fuente: INTRUPUBA, 2006-2007. Elaboración propia.
 Nota: Se incluyen todos los recorridos (líneas y ramales) circulantes en la corona. Una línea nacional que atraviesa las tres coronas metropolitanas es considerada, pues, tres veces.

Tampoco hay cambios significativos en la configuración de la red. El Partido de Pilar, prototipo del desarrollo metropolitano reciente con eje en un nuevo centro, cambios drásticos en la ocupación del suelo y localización de nueva infraestructura (hospitales y universidades públicas y privadas, entre otras), ejemplifica el descompás entre la dinámica metropolitana y el transporte público: se conservan desactivados parte de los trenes y la configuración radial del autotransporte hacia el centro tradicional del partido.

La “inmovilidad” de la red de transporte público es, pues, disonante con la dinámica metropolitana, demográfica y territorial. *En la ciudad del capitalismo global perdura el transporte público masivo del capitalismo monopolista.*

2.2 Transporte público y dinámica empresarial

La “rigidez” de la red de transporte público es disonante también con la dinámica de su estructura empresarial. Ésta vive un antes y un después de la concesión de los trenes y el metro y de la revisión reglamentaria del autotransporte acaecida en los '90: desaparece la empresa pública, surgen posiciones dominantes, capitales intermodales y transnacionales. El transporte público es prestado hoy por grupos empresarios, que surgen del autotransporte y se expanden a los trenes y a otras metrópolis latinoamericanas. Un mismo grupo atiende más del 20% de los 1650 millones de viajes anuales del autotransporte (un mercado de u\$s1660 millones), participa en los trenes de la RMBA y en el subte de Río Janeiro (CNRT, 2010).

Este cambio en la estructura empresarial con más de 10 años y reconocido por las autoridades, permanece desconsiderado por la reglamentación. La falta de correspondencia entre la situación real y la reglamentada es significativa y se sostiene a pesar de distorsionar la determinación de costos, tarifas y subsidios. Se desatiende la posibilidad de promover la transferencia social de eventuales economías, de mejorar la aplicación y distribución de los subsidios y de las nuevas tecnologías (como el boleto integrado, por ejemplo), entre otros aspectos.

2.3 La dinámica del transporte público y sus destinatarios

El transporte público metropolitano tiene una vigencia y obsolescencia relativas con destinatarios socioeconómica y territorialmente diversos.

La cobertura territorial y el nivel de servicio del autotransporte público disminuyen conforme crecen los usuarios de nivel socioeconómico bajo y aquellos de hogares sin auto. Esto es, la oferta del autotransporte público registra un gradiente en relación inversa a la pobreza y a la disponibilidad de auto de la población (Gráficos 5 y 6).

Índice de nivel socioeconómico*	Viajes troncales centro - periferia (líneas nacionales)	Viajes periferia – periferia (líneas provinciales)	Viajes locales (líneas municipales)
Bajo	23%	34%	37%
Medio	74,5%	65%	62,5%
Alto	2,5%	1%	0,5%
Total	100%	100%	100%

Gráfico 5. Usuarios del autotransporte público según nivel socioeconómico y tipo de viaje.

Fuente: INTRUPUBA, 2006 – 2007. Elaboración propia.

* Combina ingresos del hogar, cantidad de vehículos y modelo, cantidad de integrantes según cobertura de salud y máximo nivel de instrucción alcanzado por el principal sostén del hogar.

Vehículos/Hogar	Viajes centro - periferia (líneas nacionales)	Viajes periferia – periferia (líneas provinciales)	Viajes locales (líneas municipales)
Ninguno	75%	83%	86%
Un auto	23%	16%	14%
Dos o más autos	2%	1%	1%
Total	100%	100%	100%

Gráfico 6. Usuarios del autotransporte público según autos por hogar y tipo de viaje.

Fuente: INTRUPUBA, 2006 – 2007. Elaboración propia.

¿Quiénes ganan y quiénes pierden con esta situación? ¿Quiénes son los usuarios del transporte público? Son adultos jóvenes (60%) de nivel socioeconómico medio (72%) con estudio secundario completo o superior (88%), que no dispone de auto como opción de desplazamiento (77%). Un 26,7% son de nivel socioeconómico bajo. Un 10% menor de 20 años y un 4% mayor de 60 (INTRUPUBA, 2006-2007). Esto plantea un interrogante a indagar: la población más vulnerable (en edad, educación, ingresos) no es usuaria del transporte público. Y la población usuaria es “cautiva”.

Las tensiones y paradojas observadas dejan en suspenso un desafío a la gestión: el transporte público no está llegando a la ciudad en expansión en términos demográficos y territoriales, ni a la “base de la pirámide” en términos económicos.

En resumen, la gestión del transporte público reproduce desigualdades. La cantidad y la calidad del servicio favorecen la conexión radial por sobre la transversal, y la regional (centro - periferia) por sobre la local. Hay macro diferencias (centro - periferia, norte - sur, ejes - intersticios) que iluminan desigualdades “viejas” del patrón de movilidad y son más ampliamente reconocidas. Y hay diferencias locales resultantes de la superposición territorial de redes de transporte público con diferente jerarquía y desigual cantidad y calidad de servicio, incluso al interior de una misma red y de un mismo partido.

2.4 Taxi: un transporte público “invisible”

El taxi es un medio de transporte colectivo “poco visibilizado” en la RMBA. Es un servicio público pero no integra la reciente encuesta de orígenes y destinos (INTRUPUBA, 2006 - 2007), por lo que se carece de datos a nivel de la RMBA³. En la CABA hay 38 mil licencias (35 mil activas) que ofrecen 160 mil asientos (el 60% de la capacidad del autotransporte público de jurisdicción nacional, red que transporta el 75% del total) y mueven 1,4 millones de pasajeros/día (el doble de la red de metro).

El papel desempeñado por el taxi en la movilidad metropolitana contrasta con la ausencia o debilidad de la información oficial. Las estadísticas permiten decir sobre la marca de los autos o el combustible consumido, pero no sobre los resultados del servicio prestado, aunque las nuevas tecnologías ofrecen datos al respecto (el reloj digital registra los kilómetros recorridos, ocupados y sin pasajeros, por ejemplo) (Borthagaray y otros, 2010).

Al igual que los demás transportes públicos, el taxi de la CABA tiene una reforma reglamentaria⁴ en los '90, con efectos en la estructura empresarial. Entre 1990 y 1992, con la concesión a la empresa SACTA del Registro Único de Taxis, el control técnico y la renovación anual de las licencias, éstas registran el mayor aumento de las últimas décadas. Desde entonces, la entrega de licencias nuevas permanece cerrada.

A diferencia de los demás transportes públicos, el taxi no recibe subsidios y su tarifa va a contracorriente. En los '90, mientras el transporte público masivo aumentó (en especial el autotransporte), el taxi se mantuvo casi sin variaciones en torno a u\$s.1-. A partir de 2003 comienza una suba acelerada que hoy llega a u\$s 1,40, en tanto se congelan las tarifas del transporte público masivo⁵ (Borthagaray y otros, 2010).

El taxi es un medio de transporte revalorizado por su capacidad de responder al patrón cultural de la movilidad actual, ofrece un servicio “a la demanda”, personalizado y con atributos de seguridad valiosos para grupos vulnerables, como niños, jóvenes y adultos mayores. En la CABA hay nuevas modalidades de servicio como el radio taxi, el transporte de encomiendas o de escolares que apuntan en este sentido aprovechando las nuevas tecnologías (Darbera, 2009). Estas nuevas modalidades de servicio no están contempladas en la reglamentación. Tampoco la situación real y mayoritaria de las relaciones de trabajo⁶. Hay una inadecuación entre la reglamentación y los cambios acaecidos en la gestión.

2.5 Chárter y remis: nuevos servicios de transporte colectivo

El chárter (servicio contratado para viajes directos con paradas reducidas en el origen y el destino) y el remis (automóvil de alquiler, sin taxímetro) son servicios de transporte colectivo surgidos en los últimos 20 años. Tras dos décadas de existencia en la RMBA aún no se supera la escasez de datos y estudios. Aquí se toma uno de 2005 para *chárter*⁷ y otro de 2008 para remises⁸ cuya vigencia se convalida con estadísticas y artículos recientes (Gutiérrez, 2005, 2009; CNRT, 2010; Diario Perfil, 2010).

El chárter es usado para viajes directos entre la periferia y el área central de la CABA mediante autopistas o vías rápidas para viajes con recorridos y horarios fijos de 30 km y 40 minutos promedio. El servicio se presta en todos los ejes de la RMBA, a partir de los 10 y hasta los 100 km del área central.

Al igual que el transporte público, el chárter tiene una reforma reglamentaria en los '90, con efectos sobre la estructura empresarial. Ésta busca regularizar su fuerte crecimiento y la reglamentación se torna crecientemente restrictiva. Entre 2001 y 2006 no se admiten servicios nuevos ni modificar los existentes. A partir de entonces se los limita al 10% de los servicios públicos de autotransporte en el mismo par de origen y destino y franja horaria. La cantidad de empresas y vehículos con permisos vigentes ronda la mitad del total registrado y hay concentración empresarial. En 2004 el 12% de los operadores (3 a 27 vehículos) tiene el 53% de la flota, y el resto son cuentapropistas (1 a 2 vehículos).

Esta inadecuación entre la situación real y la reglamentada es acompañada por una paulatina diferenciación del perfil de servicio: hay un chárter de calidad superior o caro y otro de calidad inferior o económico. Los de calidad superior tienen precios superiores al autotransporte público (entre u\$s 2,5 y 5.-), pasajeros de nivel socioeconómico medio a alto, flota en estado bueno a muy bueno, operadores en predominante legalidad y un servicio personalizado (reserva telefónica, pago anticipado, paquetes con descuento, puntos de ascenso y descenso a demanda, trato con la empresa, oficinas céntricas pero distantes de las estaciones de tren). Los de calidad inferior o económicos tienen precios similares al autotransporte público (considerando trasbordos), pasajeros de nivel socioeconómico medio bajo a bajo, flota en estado bueno a regular, operadores en predominante ilegalidad, y un servicio no personalizado (espera en paradas, fijas y próximas a las estaciones de tren, pago a bordo y por pasaje, admisión de viajar parado, trato con el chofer) (Gutiérrez, 2005).

El chárter adapta el servicio conforme a las particularidades socioeconómicas de los ejes norte, oeste y sur. El económico se concentra en los corredores sudoeste (hacia el partido de La Matanza) y sudeste (hacia el partido de Florencio Varela), ambos con población de estratos bajos y déficit de transporte público directo a la CABA. También los hay transversales, que circunvalan la CABA con destino a localidades del norte o noroeste de la RMBA, como Pilar, que atraen trabajadores para la industria y la construcción (nuevas urbanizaciones residenciales, comerciales, etc.). En distancias mayores a los 50 kilómetros hay únicamente chárteres caros, en todos los corredores, coincidentemente con las urbanizaciones lejanas de estratos medios altos y altos (Gutiérrez, 2005).

Dos aspectos son destacables en la *performance* del servicio chárter. Uno, que se consolida a pesar de las restricciones impuestas por la reglamentación y de la subvención al transporte público. Dos, que lo hace cambiando el perfil original del servicio, diferenciándose en calidad y precio, con una desigual distribución territorial.

El chárter, que surge como servicio exclusivo para empleados de empresas, hoy amplía esa exclusividad al consumo (clientes de grandes centros comerciales) y a la residencia (habitantes de urbanizaciones cerradas).

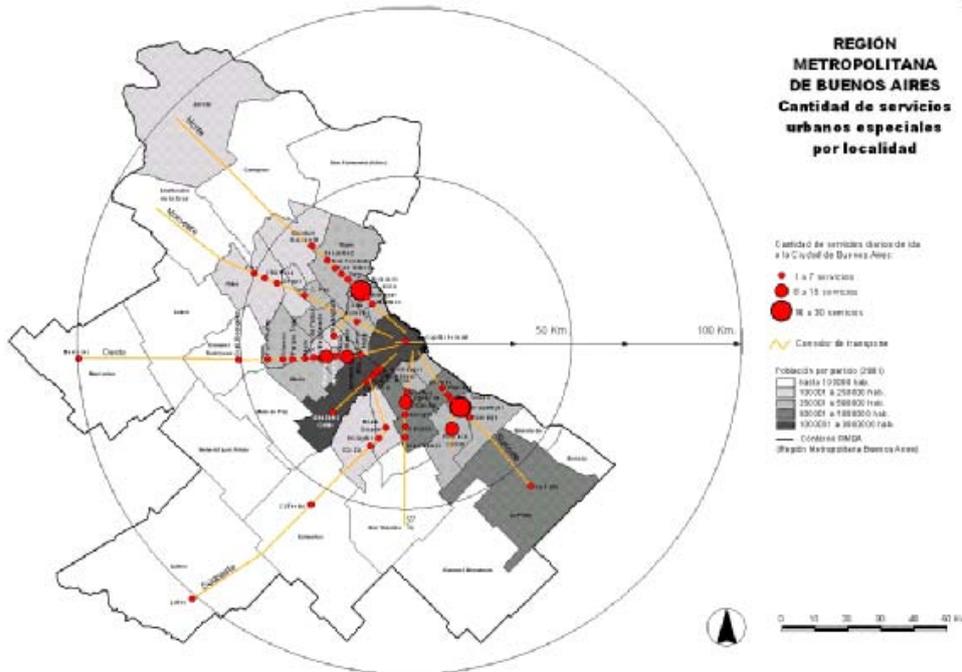


Gráfico 7. Distribución geográfica del chárter en la RMBA.
Fuente: Elaboración propia por A. Gutiérrez, D. Elena, D. Minuto, 2004

El remis es un transporte colectivo cuyo crecimiento y consolidación acompaña el de la periferia, donde llega a superar la oferta del autotransporte público local⁹. Al igual que en el caso del taxi, se carecen datos a nivel de la RMBA no obstante la certeza sobre su magnitud e importancia para la movilidad cotidiana de la metrópolis. Es un transporte colectivo “poco visibilizado”.

Al igual que en los chárter, la flota de remises habilitados ronda el 50% y otro tanto opera en la clandestinidad. También se distinguen perfiles de servicio según precio y calidad. Los hay de calidad superior o caros, con precios superiores al transporte público (hasta 10 veces el precio por km), flota en buen estado y en situación de legalidad, con servicio puerta a puerta y por solicitud telefónica, semejante al taxi. Y los hay de calidad inferior o económicos, con precio fijo, igual al autotransporte público subsidiado (o un hasta 25% inferior), flota antigua y/o en mal estado, en situación de ilegalidad, y con servicios en recorridos prefijados que inician completada la capacidad. Este perfil es exclusivo de la periferia, lo que traza un correlato con el déficit de transporte público.

Bajo ambos perfiles, remises y chárter ofrecen un viaje directo. Las remiserías se concentran en “áreas centrales”, en la CABA o en las principales localidades de la periferia alrededor de las estaciones de tren o de hipermercados. En zonas de baja densidad no las hay.

Bajo ambos perfiles también, el remis es un servicio discrecional que opera conforme a barreras económicas, urbanísticas, sociales y personales. Difícilmente se aceptan viajes para desconocidos, para barrios considerados “peligrosos” u “oscuros”. Estas barreras operan especialmente en la periferia, donde los mayores contrastes acentúan la selectividad. El mal estado de las calles y/o su falta de denominación y numeración dificulta la prestación, también la exclusividad del servicio para empresas (de los parques industriales, por ejemplo) y para urbanizaciones cerrada. La exclusividad y/o discrecionalidad del servicio de remis impiden que sustituya la ausencia o déficit de servicios públicos de transporte en la periferia.

3. ANÁLISIS COMPARADO DE TRANSPORTES COLECTIVOS: DESIGUALDADES Y DESTINATARIOS

El diagnóstico precedente permite sostener que la gestión del transporte metropolitano de Buenos Aires se muestra ineficaz para combatir la desigualdad. El transporte colectivo comparte resultados que evidencian una tendencia a aumentar las diferencias preexistentes y generar nuevas. La metrópolis se expande, las redes de transporte reducen su cobertura, y sus diferencias aumentan con desigual distribución territorial.

En los '70 la red de transporte público masivo estructura el crecimiento de la RMBA, tanto territorial como económico. Hoy la red de autopistas estructura el crecimiento territorial y el económico en términos de las nuevas centralidades de consumo (como hipermercados, centros comerciales o de entretenimientos) y de producción (parques industriales, centros de logística). No obstante, la red de transporte público estructura el crecimiento demográfico absoluto, esto es, el mayor volumen de población y las mayores densidades.

La diferenciación del papel de las redes de transporte en la estructuración de la metrópolis se materializa a escala local en procesos de desigualdad. Aún con todas sus falencias, la red de transporte público es una opción en la ciudad compacta (primera y segunda corona). En la periferia lejana no. Allí las autopistas son las principales estructuradoras.

El alcance del chárter difiere entre quienes habitan próximos a las autopistas y en zonas intersticiales, y entre quienes habitan en la ciudad compacta y en la periferia lejana. En la ciudad compacta, más densa y servida, el chárter es una alternativa para “ricos” y “pobres”. En la periferia lejana sólo para “ricos”, pues los hay de calidad superior únicamente. Por lo tanto, en la periferia lejana el chárter no es una alternativa para población pobre ni de zonas intersticiales. También las remiserías se concentran en “áreas centrales”, de la CABA y la periferia. Allí y en zonas exclusivas (urbanizaciones cerradas o parques industriales) predominan remises de calidad superior. En zonas periféricas, remises de calidad inferior.

En resumen, el transporte colectivo (público y privado) es comparativamente menor en las zonas periféricas, lo sean en relación al área consolidada del aglomerado, a los ejes troncales de transporte (zonas intersticiales), o al área central de las localidades que componen la metrópolis. Esto se agrava particularmente en la periferia lejana o borde externo. Esto es, más hacia la periferia y más hacia los intersticios, menos opciones de transporte público y también de los nuevos transportes colectivos.

La segregación actual es un proceso asociado a una diferenciación socioeconómica y locacional de la movilidad bajo condiciones más complejas. Las opciones de los grupos sociales varían no sólo en función del poder adquisitivo. Edad, posesión de licencia de conducir, autonomía y conocimiento del territorio hacen parte de una aptitud diferencial¹⁰.

El dilema del urbanismo y el transporte actual no es ciudad compacta “o” difusa. Es ciudad compacta “y” difusa. Ambas conviven en un mismo territorio metropolitano. Este dilema contiene debates implícitos. ¿Hay que compactar la parte difusa o adaptar los servicios al modo vida? ¿Por qué, cuánto y en beneficio de quién o quiénes? Cuestionar los argumentos que sustentan las alternativas de gestión metropolitana es útil para vislumbrar posibles fracasos en la sustentabilidad socio-territorial del servicio más allá de la rentabilidad económica de las empresas prestadoras. A esto se dedica el apartado siguiente.

4. GESTION METROPOLITANA DE TRANSPORTE: MITOS Y FALSOS DILEMAS

- **Acerca de la *performance* de la oferta y la demanda (o “son pocos, no es rentable”)**

La baja oferta del transporte público (en servicio, líneas o frecuencias) es interpretada como demostrativa o como consecuencia de una “baja demanda” (GPBA, 2010). Pero la *performance* de la oferta y la demanda controvierten esta interpretación. Se verifica una presencia significativa de los viajes locales, en notable contraste con la pobreza de la red de autotransporte público municipal (INTRUPUBA (2006 – 2007).

Cuestionar esta interpretación del déficit de oferta del transporte público sirve para quebrar la inacción que genera identificar baja densidad con bajo volumen y rentabilidad del transporte público. Bajo volumen que, a su vez, lo es en comparación al de la metrópolis y no necesariamente en términos absolutos.

La RMBA contiene mercados de viajes de rentabilidad diferencial. Entre la CABA y la primera corona se generan y atraen el 78% de los viajes en transporte público, en la segunda el 20% y en la tercera el 2% (INTRUPUBA, 2006-2007). La “invisibilidad” del transporte público como mercado con fines de lucro y territorialmente determinado, tanto por parte de la reglamentación como de la planificación, es difícil de explicar. ¿Por qué empresas que operan desde hace 50 años en un mercado cerrado a la competencia y con rentabilidad creciente van a querer expandirse hacia lugares de menor rentabilidad?

- **Acerca de la *performance* de la demanda y la motorización (o “el auto enemigo”)**

Las interpretaciones más unánimes sobre el estancamiento o caída de la demanda del transporte público apuntan a la motorización, y a la macroeconomía por sobre la tarifa. Sin embargo, mientras la motorización se sostiene durante 20 años, el transporte público pierde pasajeros en los '90 y los gana en los 2000. Este comportamiento acompaña una respectiva coyuntura macroeconómica de recesión y crecimiento, y también de aumento y congelamiento tarifario. La decisión de aplicar aumentos en situación de recesión, y congelamientos en situación de crecimiento resulta inconsistente a primera vista.

Hoy los pasajeros del transporte público están en una meseta, a pesar de haber motorización. También a pesar de haber una coyuntura macroeconómica y relación tarifaria favorables, respecto a los demás transportes colectivos no subvencionados. Esto alerta sobre los aspectos intervinientes en el comportamiento de la demanda, y sobre si los cambios podrán venir de “dentro” del transporte público convencional o de una autoridad que conserve la misma matriz de relaciones aún cuando sea metropolitana.

- **Acerca de tarifas, subvenciones y rentabilidades (o “el mal negocio del transporte público”)**

La gestión del transporte público metropolitano de los últimos 20 años evidencia una tendencia al éxito, en lograr la sustentabilidad de las empresas operadoras; y otra al fracaso, en lograr la sustentabilidad social y territorial del servicio. Los ingresos de las empresas crecen un 130% en \$/km y un 153% \$/veh entre 1992 y 2008 en forma sostenida, independiente de los pasajeros transportados, y sin contar subsidios (CNRT, 2010). La *performance* de negocio es tendiente a obtener más ingresos transportando menos pasajeros.

En la RMBA la tarifa media pagada por el usuario es de u\$s 0,30, igual que a comienzos de los '90. Pero a diferencia de entonces la socialmente paga ronda el u\$s 1.-, pues las empresas prestadoras reciben otros u\$s 0,70 vía subsidios (CNRT, 2010)¹¹. La subvención aumenta un 400% desde 2002, momento en que la tarifa del autotransporte ronda el u\$s 1.- y comienza a recibirla por primera vez en su historia.

- **Acerca del *chárter* y el transporte público (o “enemigos públicos”)**

La interpretación más unánime sobre el crecimiento y consolidación del *chárter* apunta a la debilidad de su control. La ganancia de usuarios se presume “a costa” del transporte público, poniéndose en disputa ambos servicios colectivos (Diario Perfil, 2010). Sin embargo el *chárter* presenta un perfil de servicio propio que difiere del transporte público en los siguientes aspectos: 1) está vinculado con las autopistas, nueva red estructuradora de la metrópolis; 2) está orientado a capturar requerimientos diferenciales de la demanda; 3) está orientado a servir zonas con pocas alternativas de transporte (sea con respecto al auto o al transporte público). Sean *chárter* caros o económicos, el usuario los selecciona como mejor o como única alternativa para viaje directo, destacando la rapidez, la comodidad, la seguridad, el trato, la puntualidad y el precio (en ese orden).

El patrón de viaje atendido por el *chárter* es semejante al del transporte masivo, pero sus usuarios demandan un servicio que éste no ofrece. Una encuesta reciente a residentes de urbanizaciones cerradas¹² arroja que los usuarios son adultos jóvenes (60%) que viajan al área central de la CABA (88%), cotidianamente (56%) y por trabajo (68%) o negocios (15%). Sin embargo, viajan menos en *chárter* (7,5%) que en transporte público (11%). Se desatiende, pues, la posibilidad del *chárter* de ofrecer una alternativa de viaje directo no atendida por el transporte público, y también potencialmente alternativa al auto, capaz de desalentar su uso para viajes al área central de la CABA en días hábiles y horas pico.

5. GESTION METROPOLITANA DE TRANSPORTE: PRESENTE Y FUTURO.

La revisión de los cambios acaecidos en los últimos 20 años permite recoger un panorama compartido por los transportes colectivos:

- hay falta de información,
- hay rigidez reglamentaria,
- hay restricción de cobertura, con diferenciación social y espacial (incluso en el transporte público),
- hay diversificación de servicios, con diferenciación social y espacial,
- hay clandestinidad (incluso en el autotransporte público).

El desfase entre la situación real del transporte metropolitano, la reglamentada y la “pensada” o “evaluada” por la gestión es una pauta consistente en todos los medios de transporte analizados e involucra las modalidades de servicio y la estructura empresarial.

El déficit para capturar y gestionar la demanda tiene consecuencias en la cobertura territorial y social del transporte y en la diversidad de la oferta. Este déficit es paleado por una clandestinidad que se generaliza en el transporte colectivo, alcanza al autotransporte público, y es mayor en la periferia lejana que en la ciudad compacta.

La clandestinidad es ilegalidad e irregularidad y también vulnerabilidad. La de los viajeros dejados “al margen” de la reglamentación aplicable a servicios públicos y privados. La clandestinidad “invisibiliza” la incapacidad de la gestión para comprender sus causas, para capturar las demandas que sustentan la existencia de los servicios y las normas que generan su clandestinidad. No sólo para amparar las consecuencias de la clandestinidad.

La dificultad de adecuación a cambios alerta sobre las acciones a venir. El planeamiento y el transporte metropolitano de Buenos Aires tienen una oportunidad histórica: hay planes, datos y dinero para nuevas instituciones e inversiones en infraestructura. El desafío es aprovecharla para incidir sobre los mecanismos que hacen persistir la desigualdad y ofrecer oportunidades a la población de manera equitativa y eficaz, aumentando las de aquellos que menos opciones tienen.

¿Cómo operan las alternativas de gestión en consideración?

5.1 Autoridad única e información: (o “continentes y contenidos”)

La autoridad única es una meta unánime y largamente esperada para la gestión metropolitana de Buenos Aires cuyo logro puede nublar la reflexión sobre sus acciones.

Como se vio, el problema de la información es uno generalizado. Buenos Aires cuenta con una encuesta de orígenes y destinos de viajes por transporte público y una de hogares cuyos próximos resultados basarán la gestión del transporte metropolitano. La información alcanza a 27 de los 43 partidos¹³ que componen el ámbito o perímetro de gestión metropolitana del transporte (Ley 25031 ECOTAM, 1998). Por lo tanto, no cubre el escenario de las transformaciones más profundas y menos comprendidas por el urbanismo y por el transporte. Esta limitación a la toma de decisiones condiciona superar el desafío del transporte en la periferia.

La propia definición del ámbito o perímetro de acción para la gestión metropolitana carece de cohesión. La Autoridad Nacional de Transporte sigue un criterio funcional según la movilidad cotidiana de la población (CABA más 43 partidos). El INDEC, mayor fuente oficial de datos estadísticos, uno físico según el continuo de calles y casas (CABA más 32 partidos). Los estudios de la Autoridad Nacional de Planificación toman la CABA más 40 partidos. Esto interfiere en la propia utilidad de la información, más allá de las decisiones.

Además de considerar el ámbito, hay que considerar con qué información se diagnóstica y evalúa la gestión metropolitana. ¿Se está haciendo un buen diagnóstico y evaluación? Las encuestas realizadas en la RMBA mantienen miradas convencionales que subutilizan la captura de datos, por ejemplo, sobre viajes de consumo y ocio o sobre el uso del transporte según el patrón de viaje. Las demandas de las personas son dinámicas y también lo son las empresas. Transparentar nuevas dinámicas financieras y costos reales para desafiar la suba de tarifas y/o subsidios son aspectos que no están en agenda.

Avanzar hacia la consolidación de lo metropolitano como eje organizador de la gestión es fundamental, pero desconocer o malinterpretar la información interfiere en la gestión y lleva a instituciones y reglamentaciones que pueden ser fuente de problemas más que soluciones. Según Gustavo Badía “...nuevas instituciones, en el marco de viejas lógicas, seguramente reproducirán de manera ampliada los problemas...” (Badía, 2010: 56).

5.2 Los sistemas integrados o tronco-alimentados de transporte masivo.

A nivel mundial se difunde una modalidad operativa del autotransporte masivo orientada a conformar un sistema de corredores troncales de alta capacidad alimentados por servicios de menor capacidad. Las experiencias existentes son sumamente diversas, admiten la conformación de un sistema, o de sólo un corredor o parte de él, y la utilización o no de vehículos y paradas especiales, pero coinciden en el principio básico de aumentar la velocidad mediante la concentración espacial de servicios para conformar corredores de alta capacidad o troncales donde circular por carriles exclusivos.

Estos sistemas permiten gestionar la metrópolis mediante intervenciones en infraestructura y medios de transporte masivo, requieren inversiones menores respecto a los modos guiados, y son factibles de implementación en el período de una gestión de Gobierno.

Pero la troncalización de las redes (esto es, concentrar espacialmente los servicios en menos corredores de mayor capacidad) no resuelve el desafío de la cobertura territorial y los resultados en cuanto a fluidez son ambiguos. La velocidad comercial para las empresas es mayor. Para los usuarios varía dependiendo el viaje, pues el sistema requiere trasbordos, caminatas, esperas y ocasionalmente demoras por las menores frecuencias de los servicios alimentadores en la periferia o la insuficiente capacidad de los troncales¹⁴.

El sistema tronco-alimentado puede reducir tiempo. El viaje directo también, y reduce la fatiga del trasbordo, sumando confiabilidad y comodidad como aspectos intervinientes en compensación de gastos mayores. El chárter y el remis “ganan” pasajeros del transporte público por razones vinculadas con *un viaje directo* más que con el confort y el servicio personalizado, aún para los residentes de urbanizaciones cerradas. Esto cuestiona la certitud de los sistemas tronco-alimentados para capturar viajeros con opciones.

Para capturar la “base de la pirámide”, pues, es crucial que el sistema pueda mantenerse dentro del rango tarifario del transporte público convencional. Sin embargo no se sabe demasiado sobre el costo de implementación de estos sistemas ni sobre los capitales intervinientes, aunque se saben las tendencias del autotransporte a la concentración empresarial, la expansión económica y la internacionalización de capitales que alertan sobre una estrategia territorial creciente en exclusividad y en volumen de pasajeros.

6. LINEAMIENTOS FINALES

¿Qué está quedando fuera de la gestión metropolitana de transportes? Los viajes de zonas poco aptas o “apetecibles”, de ciertos grupos sociales (según ingresos, edad, condiciones físicas) o de ciertos motivos (visitas a familiares y amigos, deportes, compras). La desigualdad es un desafío que requiere superar el déficit de transporte en la periferia y de transporte “periférico”. Las iniciativas consideradas por el planeamiento y la gestión no se encaminan a superar estos déficits o tienen limitaciones importantes de considerar.

Para mejorar la cobertura del transporte metropolitano vale considerar que:

- La gestión del transporte metropolitano implica gestionar redes jerárquicas. Habitualmente no se ve la ciudad tras el transporte, pero el análisis territorial es importante y hoy uno más complejo. La superposición local de redes de transporte público y colectivo con diferente jerarquía y desigual cantidad y calidad de servicio plantea desigualdades que admiten la contigüidad territorial, consonantes con la fragmentación socioterritorial de la nueva dinámica metropolitana, en la que colindan urbanizaciones cerradas de alto estándar y barrios marginales. Esta desigualdad se profundiza y su importancia se acrecienta (Gutiérrez, 2009).
- El planeamiento y la gestión del transporte metropolitano tienen dificultad para trabajar la coexistencia de diferentes conexiones (regional – local, ejes – intersticios), calidades y rentabilidades. La gestión metropolitana

necesita diferenciar y apreciar los medios de transporte según sus aptitudes técnicas y también de comportamiento respecto a los territorios. Reconocer el taxi como transporte público, el chárter y el remis como transportes colectivos es un comienzo para integrar servicios a la gestión de la demanda.

- La gestión del transporte metropolitano implica gestionar demandas.
El transporte periférico desafía los modelos de gestión convencionales y requiere ir hacia nuevos modelos locales de transporte colectivo. Hay un vacío por llenar al respecto, especialmente uno de análisis. La movilidad tiene sentido a partir de la territorialidad, y esa territorialidad es la del territorio existencial. Para esclarecer qué circuitos diseñar es necesario capturarlo bajo miradas nuevas y complementarias y poder traducirlo en medidas y acciones concretas (Gutiérrez, 2010).
- La gestión del transporte metropolitano implica gestionar tramas relacionales.
Tampoco se suele ver la historia tras el transporte. La evolución de los operadores, los reguladores y otras instituciones tiene un peso histórico, propio y variable de ciudad en ciudad, de lugar en lugar. Los actores tejen una trama de relaciones en un proceso histórico de cambio y recreación continua. Empresas e instituciones requieren capacidad técnica e innovación que se alimenta en redes abiertas. La suba de tarifas es una tendencia generalizada en América Latina. Sin embargo, la rentabilidad del servicio no es informada ni conocida con la misma amplitud y constituye una vacante de estudio. La aplicación de nuevas tecnologías como el boleto integrado puede ayudar a transparentar dinámicas financieras y determinar costos reales, aspectos en los que también hay un vacío por llenar.

En resumen, las acciones en discusión para renovar la gestión del transporte metropolitano se orientan a hacer más eficiente lo que hay. Y lo que hay es un transporte de baja cobertura territorial, orientado a grandes densidades de población organizadas en torno a los ejes troncales, de mayor valor del suelo y nivel socioeconómico. Esto es, se mantendrán y/o reforzarán las desigualdades existentes.

Las tendencias de la nueva planificación dejan entrever que la modernización puede ser cara y excluyente. El transporte es potenciador y puede ser uno eficaz. Hay que “crear” transporte y gestionar mejor el que hay para que sea equitativo, ambientalmente sustentable y económicamente eficiente. Para encaminar la gestión del transporte en la RMBA al respecto, tres sugerencias finales conforme al diagnóstico y análisis efectuado:

- Remediar atrasos reglamentarios.
- Construir bases de información con un mismo horizonte territorial y temporal para todos los medios de transporte.
- Indagar en la estructura de costos de los servicios colectivos y públicos.

NOTAS

¹ Cabe destacar que la expansión de la RMBA no encuentra límites físicos, por ubicarse en una planicie, y tampoco urbanísticos, derivados de políticas públicas de uso del suelo o de transporte, lo cual augura un sostén del proceso mientras dure.

² Las líneas de jurisdicción nacional componen la red principal, atienden los viajes centro periferia y los corredores troncales. Las líneas de jurisdicción provincial atienden los viajes periferia – periferia, y las de jurisdicción municipal los viajes locales, internos a los municipios.

³ Según INDEC la cantidad de taxis cada 10.000 habitantes es de 2,80 (CABA más 24 partidos), esto da 2431 taxis según el Censo 2001. Estimaciones recientes consideran 45500 licencias para la RMBA (CAF, 2010).

⁴ La reforma no altera los lineamientos originales: se regula la tarifa, la cantidad de licencias, la habilitación profesional de conductores y técnica de los vehículos, su tipo y antigüedad, la carga máxima de pasajeros y el equipamiento admitido, y las condiciones de trabajo.

⁵ La bajada de bandera sube en pesos y en cantidad de fichas.

⁶ La reglamentación admite la contratación de choferes asalariados y fija su remuneración en relación a un valor equivalente de fichas, pero el alquiler de los vehículos o las licencias, difundido fuertemente a partir de la década de 1980, encubre una forma de remuneración explícitamente prohibida, aunque real y mayoritaria. Es usual además que los choferes paguen el combustible, el abono de la radio y las pinchaduras.

⁷ Gutiérrez, A. Semi-collective Transports in Buenos Aires Region, G.I.E. Renault Research Innovation, 92 págs. (y anexos). París, 2005. Estudio realizado con estadísticas oficiales, entrevistas a funcionarios, técnicos y operadores (15) y encuestas a pasajeros y conductores (103) a bordo y en los principales paradas del área central de la CABA (Gutiérrez, 2005).

⁸ Gutiérrez, A. Movilidad, pobreza y salud adolescente en Argentina. El caso del rururbano de Buenos Aires, IFRTD – SKAT/COSUDE, 77 págs. (y anexos). London, 2008. Estudio realizado en los partidos de Pilar y General Rodríguez (19 barrios) con entrevistas a funcionarios, agentes de salud y transporte y madres (105).

⁹ Estudios realizados en Pilar y General Rodríguez (partidos de la tercera corona) arrojan que la capacidad del servicio de remis es de 3200 asientos ofrecidos y de 1600 la del auto transporte local (Gutiérrez, 2009).

¹⁰ El tiempo de viaje a la CABA es similar para los usuarios del transporte público y los residentes de urbanizaciones cerradas (una hora promedio). Pero la distancia recorrida, la capacidad de pago y la posibilidad de elegir cómo viajar no lo son. Mientras unos viajan más lejos, gastan u\$s12.- y sólo el 1% declara no poder elegir cómo viajar, los otros gastan u\$s0,7, el 77% no tiene auto y de ellos el 88% tampoco licencia de conducir (CNRT, 2010; INTRUPUBA, 2006-2007).

¹¹ Hasta la fecha no hay datos disponibles de tarifa provenientes de INTRUPUBA.

¹² La CNRT realiza 781 encuestas a habitantes de urbanizaciones cerradas de los partidos de Pilar, Escobar, Malvinas Argentinas, J. C. Paz, Luján, San Isidro, San Miguel, Tigre y Vte. López.

¹³ La Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA) está compuesta por la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) y 40 partidos aglomerados de la periferia. En el caso de la gestión metropolitana del transporte la región incluye otros tres partidos: Lobos, Mercedes y Punta Indio (Ley 25031 ECOTAM, 1998).

¹⁴ Tras la implementación del Transantiago se registran viajes que pasan de requerir de 1 a 3 buses, y lugares que pasan de contar con varias líneas a tener sólo una forma de ir hacia otros lados (Hernández, 2009).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABBA, A. (2011) "Uso de suelo y transporte en la Buenos Aires metropolitana", en: *Voces*, N°9, pp. 84-93. Buenos Aires.

<http://www.vocesenelfenix.com/content/uso-de-suelo-y-transporte-en-la-buenos-aires-metropolitana>

ARGENTINA - Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) <http://www.cnrt.gov.ar>

ARGENTINA - Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) <http://indec.gov.ar>

ARGENTINA - Ministerio de Planificación - Subsecretaría de Planificación Territorial de la Inversión Pública – Dirección Nacional de Planificación Estratégica. *2016 Política y Estrategia Nacional de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Construyendo una Argentina equilibrada, integrada, sustentable y socialmente justa*, 2010. <http://www.planif-territorial.gov.ar/html/pe/>

ARGENTINA - Secretaría de Transporte. Investigación de Transporte Urbano Público de Buenos Aires (INTRUPUBA), 2006 – 2007. <http://www.transporte.gov.ar/intrupuba/>

ASCHER, F. (1995) *Métapolis ou L'Avenir des Villes*. Paris: Odile Jacobs.

BADIA, G. (2010) *Encuentro de planificación estratégica en gobiernos locales del AMBA*. Buenos Aires: Editorial del Pilar. pp. 51-56.

BORTHAGARAY, A.; A. GUTIERREZ Y J. REARTE. (2010) Taxis and development: lessons from Buenos Aires in a Latin American context, en: *WCTR 2010*, Special Session, Lisbon.

CORPORACIÓN ANDINA DE FOMENTO (CAF). *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina*. Bogotá, 2010.

DARBERA, R. (2009) *Où vont les taxis?* París: Descartes & Cie.

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES - Ministerio de Infraestructura - Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda - Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. *Lineamientos estratégicos para la Región Metropolitana de Buenos Aires*, 2007. <http://www.mosp.gba.gov.ar>

GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES - Ministerio de Infraestructura - Subsecretaría de Urbanismo y Vivienda - Dirección Provincial de Ordenamiento Urbano y Territorial. *Esquema Director Intermunicipal del Borde Metropolitano*, 2010. <http://www.mosp.gba.gov.ar>

GUTIERREZ, A. (2005) "Movilidad urbana y transporte alternativo en Buenos Aires", en: A. Brasileiro y otros (eds.) *Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes*, vol. 1, pp. 56-67. Recife.

GUTIERREZ, A. (2009) "La movilidad de la metrópolis desigual: el viaje a la salud pública y gratuita en la periferia de Buenos Aires", en: *EGAL*, 17 págs. Montevideo. www.egal2009.com

GUTIERREZ, A. (2010) "Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial", en: *Scripta Nova*, Vol. XIV, N331 (86), 16 págs. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>

HERCE VALLEJO, M. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad*. Barcelona: Ed. Reverté.

HERNANDEZ, D. (2009) "Los desafíos del transporte público como canal de acceso al bienestar y mecanismo de integración social. El caso de Santiago de Chile", en: *XV CLATPU*. Buenos Aires.

LEY de Creación del Ente Coordinador del Transporte Metropolitano – ECOTAM, N 25031, 1998.

PIREZ, P. (2005) "Descentralización demográfica y centralización económica en la región metropolitana de Buenos Aires", en: *Población de Buenos Aires*, vol.2, N°2, pp. 29-44. Buenos Aires.

TELLA, G. Y A. POTOCKO Las combis ganan los clientes que pierde el transporte público. Diario Perfil, 5 de Septiembre de 2010 <http://www.diarioperfil.com.ar/edimp/0501/articulo.php?art=24086&ed=0501>

TURCO, N. (2010) "Empleo de tecnología en los estudios de planificación. Secretaría de Transporte de la Nación – Argentina", en: 2do. *Seminario Internacional de Túneles y Aplicaciones ITS*, 11 págs. Buenos Aires.

VECSLIR PERI, L. (2011) "Nuevas centralidades del ocio y del consumo. Ámbitos, modalidades e instrumentos de regulación de las grandes superficies comerciales en la Región metropolitana de Buenos Aires", en: *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, n°5. Buenos Aires.