

Trabajo presentado al III Seminario Internacional sobre Impactos Territoriales de la Reestructuración, organizado por la Universidad Internacional de Andalucía, en Palos de la Frontera, Huelva, España, septiembre de 1996.

ACCESIBILIDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL EN EL GRAN BUENOS AIRES

Susana Kralich

CONICET-Inst. Geografía/Universidad de Buenos Aires

I. Introducción

El objetivo de nuestro trabajo es reunir elementos de juicio en base a los cuales identificar situaciones de exclusión social generadas por la dispar distribución territorial de la accesibilidad en el Gran Buenos Aires.

Con tal fin, nuestra investigación prevé revelar la relación con que los presupuestos de transporte inciden sobre los ingresos de las capas de menores recursos.

La dificultad o imposibilidad de concreción de desplazamientos cotidianos resultaría particularmente grave para los residentes en barrios periféricos o intersticiales respecto de las principales vías, donde las densidades gradualmente descendentes convierten en irredituable la atención de nuevas demandas de servicios masivos, condicionados a lógicas de mercado.

Por añadidura, males endémicos atinentes a la gestión sectorial como la ausencia de complementación entre modos, la subutilización ferroviaria en ciertos tramos, la falta de integración del sistema, la fragmentación jurisdiccional, la inexistencia de políticas participativas, los *lobbies* empresarios, entorpecen el logro de soluciones y/o paliativos.

Analizando un mínimo de posibilidades, que sintetizan las líneas de movilidad más frecuentes de los residentes en el conurbano empleados en la Capital y relacionándolas con los datos disponibles relativos a su caracterización socioeconómica, procuramos mostrar que los gastos que deben afrontar la población *cautiva* del sistema de transporte público, resultan desproporcionados respecto del nivel de ingresos vigente, alertando sobre las consecuencias de la exclusión social resultante.

II. La red metropolitana de transporte

La movilidad diaria estudiada, abarca una extensión mínima de 3800 km², considerando la ciudad Capital y sus 19 municipios aglomerados (Gran Bs. As.) -hoy incrementados a 24 por la subdivisión de tres de ellos-, pero su alcance máximo, definido por las cabeceras de servicios de transporte urbano y suburbano de corta y media distancia, involucra una veintena más de municipios¹, totalizando 18.000 km².

En un trabajo anterior (1985) estimamos en aproximadamente dos millones el número de personas que viajan cotidianamente hacia la Capital Federal, lo que viene a representar entre el 22 y el 25% de la población suburbana y el 63% de su población de entre 15 y 65 años. A ellos se suman los que realizan compras, procuran asistencia médica, concurren a establecimientos educativos, buscan empleo, realizan trámites, etc., y el importantísimo conjunto de las personas cuya movilidad se desarrolla íntegramente en jurisdicción provincial, es decir, excluyendo de sus itinerarios a la Capital, en recorridos intra o interdepartamentales.

La **prestación de servicios** de transporte masivo, disponible para la concreción de estos traslados es bimodal:

Automotor

- **Colectivo de corta y media distancia:** Con 365 líneas (147 nacionales, 110 provinciales y 108 municipales) operadas por aproximadamente 250 empresas privadas;

Ferrovionario

¹ Almt. G. Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Campana, Cañuelas, Cnel. Brandsen, Ensenada Esteban Echeverría, Escobar, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, Florencio Varela, Gral. Rodríguez, Gral. Las Heras, Gral. San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, Lomas de Zamora, La Matanza, La Plata, Lanús, Lobos, Luján, Marcos Paz, Malvinas Argentinas, Mercedes, Merlo, Moreno, Morón, Navarro, Pilar, Pte. Perón, Quilmes, San Isidro, San Fernando, San Miguel, San Vicente, Tigre, 3 de Febrero, Vicente López y Zárate (Kralich, 1995 a).

- **Ferrocarril urbano y suburbano:** 8 líneas con 16 ramales operados por 4 concesionarios privados²;
- **Subterráneo y premetro:** 6 líneas, con recorridos restringidos a territorio capitalino, a cargo de un concesionario privado.

La regulación de los servicios en cambio, resulta tripartita, abarcando las esferas:

Nacional: A ella responden los servicios *ferroviarios urbano y suburbano* recientemente concesionados a empresas privadas, bajo contralor de la Comisión Nacional Ferroviaria³. También los prestados por *líneas de autotransporte interdepartamentales*, que conectan la ciudad capital con los municipios aglomerados, o *intradepartamentales*, que circulan exclusivamente dentro de jurisdicción capitalina, a cargo de la Comisión Nacional de Transporte Automotor. Tanto ésta como su par ferroviaria fueron recientemente fusionadas en un único ente descentralizado: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT);

Provincial: Incluye todos los servicios prestados por *líneas de autotransporte interdepartamentales*, que conectan dos o más municipios metropolitanos, sin ingresar al Distrito Federal, a cargo de la Dirección de Transporte del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, dependiente del gobierno de la Provincia de Buenos Aires;

Municipal: A cada órbita municipal responden, por su parte, los servicios prestados por *líneas de autotransporte intradepartamentales* (excepto las circunscriptas al Distrito Federal, que son nacionales), controladas por las Direcciones de Transporte de cada comuna. En cuanto al *subterráneo-premetro*, con recorridos íntegramente dentro de los límites capitalinos, también concesionado a una empresa privada -que a la vez opera una

² Ferrovías (ex FC Belgrano norte); Metrovías (ex FC Urquiza y Subterráneo-Premetro); TBA (ex FC Mitre y FC Sarmiento); Trainmet (ex FC Belgrano sur, ex FC Roca y ex FC San Martín).

³ Hasta 1991 fue la estatal Ferrocarriles Argentinos (FA). Ese año, tras la creación de Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (FEMESA) comenzó el proceso de concesión de líneas urbanas y suburbanas a manos privadas, completado en fecha reciente.

línea ferroviaria-, su control está compartido entre la mencionada CNRT y Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado (residual), dependiente del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Municipalidad de Buenos Aires.

Esta *trijurisdiccionalidad* en lo local se transforma en *plurijurisdiccionalidad* regional cuando, considerar al último grupo sin exclusiones, implica el agregado de más de cuarenta administraciones.

El sistema de transporte público se completa con los servicios "puerta a puerta", notoriamente más costosos que los masivos: los taxímetros⁴ y *remises*, habilitados por cada municipio; y buses *charter*⁵, regulados por el ente **nacional** si sus recorridos involucran la Capital, o caso contrario, por el **provincial**. Los dos últimos, también con notable incidencia de ilegalidad.

Tras la lectura de esta reseña, será fácil advertir los graves problemas que conlleva el funcionamiento de una red metropolitana con tal grado de atomización, tanto en la operación como en la regulación (Müller, 1990), hecho que dio lugar a intermitentes propuestas para la creación de entes coordinadores. El más reciente lo constituye el anteproyecto de ley de creación de la Autoridad de Transporte del Área Metropolitana (ATAM), propuesto a mediados de 1991 (Argentina. PEN. 1991). Hasta la fecha sin perspectivas de concretarse, en vista de la negativa de la Cámara Baja por darle aprobación. El meollo radica en las pujas de poder que el manejo del ente de marras involucra, tema sobre el cual preparamos un trabajo. Mientras tanto y para redondear esta problemática, la siguiente cita de Oszlak (1991) resulta particularmente esclarecedora:

"La posibilidad de planificación o acción concertada entre las diferentes jurisdicciones y unidades con responsabilidad decisoria o ejecutiva en el área, dependería de que los intereses sectoriales (tanto burocráticos como clientelísticos) se subordinasen y adaptasen a pautas normativas más generales y consistentes, con una auténtica de-

⁴ Belenky (1993) publicó un interesante estudio sobre la importancia de este particular modo de transporte en el ámbito de la ciudad de Buenos Aires.

⁵ Sobre sus características e importancia véase otro trabajo de nuestra autoría (1995b).

finición del interés social. Ocurre que en muchos casos, tal subordinación podría significar lisa y llanamente, la desaparición de una agencia, el debilitamiento de su clientela, la pérdida de legitimidad o recursos, etc. (...) Aunque las acciones estén vinculadas entre sí, se mueven dentro de determinados márgenes impuestos por la naturaleza del régimen, la relación de fuerzas políticas, el grado de organización de los diferentes sectores sociales y su consecuente posición frente al ejercicio del derecho al espacio urbano."

III. Cómo se llevan a cabo los desplazamientos cotidianos.

El crecimiento extraordinario verificado por nuestra ciudad, que ya hace décadas desbordó sus límites jurídico administrativos, ha provocado el alargamiento, desmesurado en demasiados casos, de los desplazamientos cotidianos; considerados tales aquéllos que obligadamente involucran una periodicidad diaria (y que en su mayor proporción, se llevan a cabo en medios masivos de transporte).

En cuanto a las estrategias que despliega la PEA para concretar dichos traslados, comúnmente se apela en la jerga del transporte al concepto "elección modal", el cual lamentablemente las más de las veces resulta inadecuado, en tanto las personas no siempre cuentan con el privilegio de elegir entre dos o más modos, sea porque no los hay, sea porque les resultan económicamente inaccesibles.

A tal efecto recordemos, siguiendo el criterio clasificatorio propuesto por Kowarick (1976), la existencia de distintos tipos de bienes y servicios:

- 1. de pago y uso individual (electrodomésticos, calzado, peluquería, automóvil, etc.);*
- 2. de pago individual y uso colectivo (transporte colectivo, televisión por cable, provisión de agua potable o gas natural, etc.);*

3. *de uso y pago colectivo -a través de los impuestos- (señalización vial, tendido y/o prolongación de vías férreas estatales, recolección domiciliaria de residuos, alumbrado, barrido y limpieza, etc.)*

Este resumen nos permite advertir que, en tanto la distribución espacial de consumidores de bienes y servicios del primer grupo será más o menos profusa según la importancia y el valor del objeto o servicio en cuestión; en el caso de los correspondientes a los otros dos grupos (básicamente servicios) responderán a una lógica que, librada a leyes de mercado, funcionará mucho más selectivamente, con el fin de asegurar la rentabilidad de las inversiones.

Dicho con ejemplos simples, así como fácilmente podemos comprobar que la posesión de un radioreceptor o un aparato de televisión es común, tanto en áreas de altos como de escasos recursos, en cambio sólo en aquéllas donde la densidad sea importante, o bien el nivel socioeconómico prevalente lo justifique, la oferta de servicios será suficiente y hasta óptima, al convocar dichas características un mayor número de inversores y prestadores, tanto públicos como privados, tras mayores rentabilidades. Generalización a la cual no escapa el servicio de transporte (particularmente el automotor, que por su característica versatilidad, es el que mejor puede adecuarse a las nuevas demandas, emergentes del proceso de suburbanización) cuando, privatizado o concesionado a operadores privados y carente de una regulación que garantice la equidad de las prestaciones, es regido por lógicas de eficiencia empresarial.

En otra investigación (1993) ponderamos los niveles de accesibilidad (mediante transporte masivo) de un municipio bonaerense, llegando a conclusiones tales como que el 54% de la PEA empleada en la Capital necesita realizar trasbordos en su viaje hogar-trabajo. Lo cual gravita en sus presupuestos **económicos**, al implicar mayor erogación monetaria, y **sociales**, al insumir mayor tiempo -viaje y esperas-. Los valores medios diarios ponderados resultaron equivalentes a 6 boletos mínimos y 2.30 horas respectivamente.

Con el fin de aportar elementos para una evaluación más general, apta para ser utilizada en toda la región, en la *figura 1* volcamos las curvas correspondientes a los costos, para un mismo viaje, según el kilometraje recorrido, en distintas alternativas de transporte.

En la misma podemos observar en primer lugar que el costo del pasaje **ferroviario** es el más económico, comenzando por el *subte* (**metro**), cuya tarifa es plana y permite efectuar combinaciones (que sumadas pueden llegar a 15 km), sin cargo adicional. En cambio el costo del ferrocarril suburbano resulta encarecido por la necesidad que la mayoría de sus usuarios tiene de complementar dicho traslado con, por lo menos un trasbordo.

En segundo lugar figuran las tarifas correspondientes a los servicios comunes de **autotransporte** (municipal, provincial y nacional) de corta y media distancia; seguidas por las de los servicios **semirrápidos** (con paradas alternadas respecto del recorrido común) y **rápidos** (con tráfico restringido entre cabeceras).

En tercer término aparecen los *charters*, cuyo régimen tarifario, como dijimos más arriba, es libre, dependiendo su costo de la distancia recorrida y de la calidad del servicio prestado, motivo por el cual utilizamos valores promedio.

Por último, los más onerosos resultan ser los servicios de autotransporte **diferencial** (sin pasajeros de pie y en algunos casos con servicios complementarios como los citados para los servicios *charter*), cuya tarifa también es libre.

Cabe aclarar que el análisis previo sólo es válido para viajes directos, ya que los valores comparativos se incrementan en la medida que los traslados requieran uno o más trasbordos, variando de acuerdo al tenor de los trayectos parciales (número de secciones tarifarias, transposición de límites departamentales, tipo de servicio, etc.-).

Considerando los valores de las tarifas respectivas para cortes históricos seleccionados hasta la actualidad⁶, hicimos el cálculo mensual de la incidencia, sobre un salario estimado en \$ 400 (equivalente a dos salarios mínimos), de los presupuestos de transporte más frecuentes, en su hipótesis de mínima (es decir calculado en base a la alternativa más corta, en términos de dis-

⁶ Hacia fines de 1995, la decisión gubernamental de elevar el precio del *gasoil* produjo nuevos incrementos en el costo de los pasajes (Rossi, 1996: 14), agravado aún con la rebaja de los ingresos a importantes franjas de asalariados, resultante de **la quita de asignaciones familiares** (a quienes perciben sueldos iguales o mayores a 5 salarios mínimos) y **el incremento de deducciones previsionales** provocada por la incorporación del valor de los tradicionales *luncheon-tickets* y *tickets-canasta* a los sueldos (Bermúdez, 1996: 12).

tancia y menos onerosa en términos de calidad del servicio) -*cuadro 1*- que comentamos a continuación:

Cuadro 1. GBA: Incidencia mensual del costo del viaje al trabajo sobre un sueldo de \$ 400.- (equivalente a dos salarios mínimos):

TIPO DE TRAYECTO	Jul. '94	Set. '95	Agos. '96
Intrajurisdiccional	5.5 %	7 %	9%
Interjurisdiccional directo	11 %	13 %	15 %
Interjurisdiccional indirecto (c/1 trasbordo)	16 %	20 %	25 %
Interjurisdiccional indirecto (c/2 trasbordos)	21 %	26.5 %	32 %

Elaboración personal

- El primer ejemplo puede corresponder a un viaje directo entre dos puntos cualesquiera dentro de la Capital Federal, o bien -en territorio provincial- por un traslado cuyo recorrido íntegro se localice dentro de la primera sección tarifaria de autotransporte (6 km).
- El segundo representa un viaje en colectivo desde una localidad del GBA hasta la Capital.
- En el tercer caso, puede tratarse del ascenso a un ómnibus comunal iniciado en un barrio suburbano, para arribar hasta una vía troncal donde acceder a una línea de autotransporte nacional, con la cual llegar al centro.
- El último ejemplo es similar al anterior, pero con necesidad de un segundo trasbordo.

Como podemos observar, los valores resultantes, relacionados con ingresos mínimos, comienzan siendo muy importantes, para terminar, en el último ejemplo siendo francamente imposibles de afrontar.

Desconocemos como se verifica la distribución de los ingresos en la región y la información general disponible no es muy alentadora (INDEC, 1992; Minujin y Kessler, 1995; Negrete, 1996). En su defecto, con los datos referidos a localización media respecto del centro, población y porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas -*cuadro 2*-, nos es posible inferir que la incidencia monetaria del gasto de transporte constituye un problema grave

para importantes sectores de población. Particularmente para los asentados en barrios menos densos y accesibles, localizados a mayor distancia de los centros oferentes de servicios y apartados de las principales vías de transporte.

Cuadro 2.

Partidos del GBA⁷: distancia media al centro, población y % de HNBI

Jurisdicción	Km. al C ^o	Población(*)	%HNBI(*)
Avellaneda	8	345.000	12
Almte. Brown	25	451.000	18
Berazategui	28	245.000	19.5
Esteban Echeverría*	32	276.000	23
Florencio Varela	35	255.000	28
Gral.S.Martín	20	407.000	13
Gral. Sarmiento*	37	653.000	23
La Matanza	27	1.121.000	18.5
Lanús	12	468.500	12,5
Lomas de Zamora	17	574.000	16
Merlo	33	391.000	22
Morón*	22	644.000	11
Moreno	45	288.000	24
Quilmes	20	511.000	18
San Isidro	21	299.000	9
San Fernando	25	145.000	20
Tigre	28	258.000	23
3 de Febrero	17	349.000	10
Vicente López	15	290.000	6

(*)Fuente: Argentina. INDEC, 1993 y 1995.

IV. Conclusiones

Los valores e incidencias revelados, son indicadores significativos de la gravedad que reviste el problema los presupuestos de transporte, particularmente para la población metropolitana de bajos y medios recursos localizada, en virtud de los costos del mercado de la tierra urbana, en la periferia o en barrios intersticiales respecto de las principales vías de comunicación.

⁷ Los partidos señalados con * fueron recientemente subdivididos: Gral. Sarmiento desaparece y surgen en su lugar San Miguel, José C. Paz y Malvinas Argentinas; Ezeiza se desprende de E. Echeverría y Morón cede parte de su territorio para conformar Hurlingham e Ituzaingó.

Y ¿cómo repercute la situación descrita en la vida local? En el incremento de caminatas, ya no adjudicables a la inexistencia de servicios, sino a menudo al ahorro de un boleto (Kralich, 1991); en la evasión en el pago de pasajes, sea en forma total (evasión negra) o parcial, pagando por un trayecto menor que el efectivamente realizado (evasión gris). Otras consecuencias, reveladas por entrevistas efectuadas a asalariados residentes en los suburbios, pertenecientes a las franjas más desprotegidas y aún a las que no lo son tanto, son el ausentismo y hasta la renuncia a los empleos cuyos salarios no alcanzan a compensar los gastos demandados por los traslados⁸. O, como alternativas de resistencia, la decisión de pernoctar en el lugar de trabajo durante cinco o seis días a la semana (retrocediendo así a niveles de vida más propios del siglo pasado).

La crisis ha llegado al punto de sensibilizar a las máximas autoridades eclesiásticas, las que, en un durísimo documento, reclaman al gobierno la flexibilización y humanización del actual modelo económico, implementando con carácter urgente “*un salario mínimo que no sea sometido a eventuales medidas de emergencia y/o recortes*” (Dura advertencia...,1996: 2/3). Hacen asimismo hincapié sobre la situación de hiperdesempleo y exclusión social, subrayando “*la quiebra del sistema de salud, la crisis de las obras sociales, el drama de los jubilados, la desnutrición infantil, la violencia juvenil y la situación de la juventud sin trabajo ni posibilidades de tenerlo*” (Ibídem).

Por su parte, el gobierno de la provincia de Buenos Aires (bajo su jurisdicción se hallan, excepto la Capital, todos los municipios integrantes del Area Metropolitana), en procura de detener las secuelas de la exclusión social, se ha propuesto poner coto a la escalada de usurpación de terrenos y a la extensión de asentamientos ilegales, generadores de focos conflictivos, mediante un anteproyecto de expropiación a dueños de *baldíos* con atrasos impositivos (Lara, 1996: 44).

En lo que a la gestión transporte atañe, la red de servicios públicos metropolitanos aparece atomizada en dos centenares de empresas privadas de autotransporte y cuatro concesionarios ferroviarios también privados, obedeciendo localmente a una tríada de jurisdicciones super-

⁸ El problema no es nuevo, años atrás: un juez de trabajo resolvió justificar las inasistencias reiteradas a miembros del personal de Tribunales Nacionales, quienes manifestaron que el costo de sus viajes al trabajo superaban (sic) lo percibido en concepto de sueldo (Justifican...,1990; p. 1 y 4).

puestas, pero que considerando el ámbito regional, trepa a 44. Mientras los intentos de coordinación permanecen siendo sólo una expresión de buenos deseos.

Esta maraña de intereses ofrece, entre otras, la dificultad de no permitir la racionalización, planificación e integración requeridas por la red. Tampoco el aprovechamiento del sistema, a través de la complementación entre modos o la integración tarifaria que podría convertirse en un paliativo posible. Especialmente para los estratos menos favorecidos que, como consecuencia de la segregación territorial propia del proceso de acumulación capitalista y la crisis socioeconómica concomitante, resultan más perjudicados por la necesidad de trasbordos y el número de cuadras caminadas (que incrementan sus costos y tiempos de viaje).

Justamente, posibilitar la venta de boletos combinados entre modos y/o jurisdicciones, cuya factibilidad ya ha sido minuciosamente evaluada (Argentina. MOSP. 1985: 4.1/46), favorecería en la coyuntura una mayor movilidad a un menor costo, beneficiando a los usuarios sin perjudicar a los transportistas, al acrecentar la tasa de viajes de la población.

La implementación de algún tipo de subsidio, o la subvención por parte del empleador, a modo de carga social (como de hecho funciona la contratación de servicio doméstico por hora), ya ensayado en otros países latinoamericanos (Orrico et al., 1990), o un "suplemento salarial", como los tristemente célebres *tickets* para almorzar (Bermúdez, op. cit.) y los más recientes *tickets* canasta, serían otras alternativas posibles en la coyuntura.

Pero no quedarán dudas de que el mejoramiento de las situaciones críticas, vislumbradas a través de los valores observados, se impone en el corto plazo a los diferentes niveles de gobierno, en tanto la población merma gradualmente su movilidad, o se ve compelida a rechazar (o ser rechazada) de empleos cuyo costo de transporte no puede asumir (recordemos que la tasa de desocupación en el área ronda el 18%).

Las tarifas de transporte público (y no sólo ellas) aparecen desproporcionadas respecto de los ingresos percibidos. Y su incidencia se extiende a otras esferas: no sólo se viaja menos porque se trabaja menos, sino también porque se restringen la recreación y la actividad so-

cial, no quedando para los estratos más desfavorecidos muchas más alternativas que el desempleo, los trabajos informales o la marginación.

V. Literatura citada

ARGENTINA. INDEC. 1993. **Censo Nacional de Población**. Bs. As.

_____ 1995. **Anuario estadístico de la República Argentina**. Bs. As.

ARGENTINA. INDEC-CEPA. 1992. **Evolución reciente de la pobreza en el aglomerado del Gran Buenos Aires. 1988-1992**. Documento de trabajo n° 2. Bs. As.

ARGENTINA. MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS. SECRETARIA DE TRANSPORTE. 1985. **Estudio de efectos derivados de la electrificación del F.C.Roca**. Por CONARSUD S.A.; Vol. 7 y 8, Bs. As.

ARGENTINA. PODER EJECUTIVO NACIONAL. 1991. **Decreto 1143**. Bs. As.

BELENKY, Luis. 1993. **El ordenamiento de la operación de los taxímetros en el macrocentro de la ciudad de Buenos Aires**. En: Argentina. MEyOSP. SST - Instituto de Investigaciones y Planeamiento Urbano de Curitiba. Seminario-taller Planificación Urbana y Transporte. Buenos Aires, s/p.

BERMUDEZ, Ismael. 1996. **Salió el decreto que obliga a incorporar los tickets al sueldo**. En: Clarín, Bs. As., julio 26, p. 12.

Dura advertencia de la Iglesia por la grave situación social. 1996. En: Clarín, Bs. As., marzo 19, p. 2 y 3.

Justifican inasistencias de nueve empleados. 1990. En: La Prensa, Bs. As, mayo 8, p. 4.

KOWARICK, Lucio. 1976. **A Logica da Desordem**. En: Sao Paulo 1975. Crescimento e pobreza (comp.). Estudo para la Pontificia Comissao de Justicia e Paz da Arquidiocese de Sao Paulo, Loyola, p. 21-61.

KRALICH, Susana. 1985. **La movilidad diaria hacia la Capital Federal. Una perspectiva geográfica**. Bs. As., OIKOS.

_____ 1991. **La caminata en los suburbios del Gran Buenos Aires**. En: Figueroa, O. et al (ed.). Actas del V Congreso Latinoamericano de Transporte Público (CLATPU). Santiago de Chile, p.VI.14/22.

_____ 1993. **Accesibilidad hogar-trabajo en el Gran Buenos Aires. Un estudio de caso en el partido de La Matanza**. En: Territorio N° 6. Buenos Aires, Universidad, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía, 80 p.

_____ 1994. **La ciudad funcional y el ámbito geográfico del transporte urbano de pasajeros**. En: Memorias del VII CLATPU. Bs. As., Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte, CONTA, MCBA, vol. II, p.V.43/54.

_____ 1995a). **Una opción de delimitación metropolitana: los bordes de la red de transporte "urbano". El caso de Buenos Aires**. En: Seminario Internacional "La gestión del territorio. Problemas ambientales y urbanos." Universidad Nac. de Quilmes, 15 p.

_____ 1995b). **Sustitución incipiente de modos tradicionales de transporte urbano en la RMBA**. En: Jornadas sobre la problemática urbana. Buenos Aires, Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani, 17 p.

_____ 1997. **El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la RMBA**. En preparación.

LARA, Rodolfo. 1996. **Expropiarán por ley medio millón de lotes con deudas impositivas.** En: Clarín, Bs. As., marzo 18, p. 44.

MINUJIN, Alberto y KESSLER, Gabriel. 1995. **La nueva pobreza en la Argentina.** Buenos Aires, Planeta, 278 p.

MÜLLER, Alberto. 1990. **Autoridad coordinadora de transporte metropolitano. El caso de Bs. As.** En: Transport Urbain dans les pays en developpement, CODATU IV, Sao Paulo, p. VI. 81/9.

NEGRETE, Claudio. 1996. **Marginalidad en aumento.** En: Noticias, Bs. As., agosto 24, p. 40/2.

ORRICO (Filho), Rómulo D. et al. 1990. **Experiences de financement. Le ticket-transport.** En: Transport urbain dans les pays en developpement. CODATU IV. Sao Paulo, p. XII.15/24.

OSZLAK, Oscar. 1991. **Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano.** Buenos Aires, CEDES-HUMANITAS, 304 p.

ROSSI, Antonio. **El (costo del) transporte aumentaría entre el 5% y el 10%.** En: Clarín, Bs. As, 14-8-96, p. 14.

Figura 1

