



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Kralich, Susana

El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región

Metropolitana de Buenos Aires

EURE, vol. XXIV, núm. 71, marzo, 1998

Pontificia Universidad Católica de Chile

Santiago de Chile, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19607103>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

EURE (Santiago) v.24 n.71 Santiago mar. 1998

**El transporte urbano entre la globalización
y la fragmentación. El caso de la Región
Metropolitana de Buenos Aires^{*}**

Susana Kralich^{**}

Abstract

With the consolidation of the advanced capitalism, the productive chains are dislocalizated, as well as the internacionalization of the capital oligopolies. They blossom in the underdeveloped world, stimulated by the suburbanization, the adjustment policies, the occupational flexibilization, the unemployment, the privatization and the desregulation of the public services, the hegemony of the market laws and the gradual disappearance of the Welfare State. All items previously mentioned conduce to exasperate the social segregation and exclusion, and cause the growth of the urban violence until unexpected limits.

The demographic concentration intensifies and complicates the demands, specially those of transportation, being complicated the management of the transport services and making more difficult the compatibilization of contradictory interests. In this conflict, indefectibility are been perjudiced the growing low resource segments, grow deeper the own inequities of the model. As a result appears cities more and more dualizated.

In this framework, the urban services management requires be reconsidered and redesigned, specially in the large agglomerations, where since appears every time as more goad the resolution of the plurality of overlapping administrations than operate fragmentary, dispersing the responsibility on the integral problems to face. This is the case of the Buenos Aires Metropolitan Region, which we will refer focusing the issue management of the urban transportation.

Resumen

Con la consolidación del capitalismo avanzado se deslocalizan las cadenas productivas, a la par que se internacionalizan los oligopolios del capital. Ellos florecen en el mundo subdesarrollado estimulados por la suburbanización, las políticas de ajuste, la flexibilización laboral, el desempleo, la privatización y desregulación de los servicios públicos, la hegemonía de las leyes de mercado y la gradual desaparición de la concepción keynesiana del Estado, exacerbándose la segregación y la exclusión y creciendo la violencia urbana hasta límites impensados.

La concentración demográfica intensifica y complejiza las demandas, en especial las de transporte, complicándose la gestión de los servicios y dificultándose la compatibilización de intereses contradictorios. Puja en la cual indefectiblemente se ven perjudicadas las crecientes franjas de menores recursos, profundizándose las inequidades propias del modelo, cuyo resultado son ciudades cada vez más dualizadas.

En este marco, la gestión de servicios urbanos requiere ser repensada y rediseñada, particularmente en las grandes aglomeraciones, ya que aparece cada vez como más acuciante la resolución de la pluralidad y superposición de administraciones que funcionan fragmentadas, dispersando la responsabilidad sobre los problemas integrales a afrontar. Tal el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), a la que nos referiremos enfocando la cuestión relativa a la gestión del transporte urbano.

I. Introducción

Los años '90 se han visto signados por el fenómeno de la globalización: una combinación de procesos fuertemente imbricados con la disparada tecnológica, especialmente informática y de las comunicaciones, afectando a todos los aspectos de la vida local, cuya dinámica a la vez influye y es influenciada por ámbitos geográficamente distantes.

Con la consolidación del capitalismo avanzado se deslocalizan las cadenas productivas a la par que se internacionalizan los oligopolios del capital (De Mattos, 1997; Mignaqui, 1994). Ellos florecen en el mundo subdesarrollado estimulados por la suburbanización, las políticas de ajuste, la flexibilización laboral, el desempleo, la privatización y desregulación de los servicios públicos, la hegemonía de las leyes de mercado y la gradual desaparición de la concepción keynesiana del Estado, exacerbándose la segregación y la exclusión y creciendo la violencia urbana hasta límites impensados.

La concentración demográfica intensifica y complejiza las demandas, en especial las de transporte, complicándose la gestión de los servicios y dificultándose la compatibilización de intereses contradictorios. Puja en la cual indefectiblemente se ven perjudicadas las crecientes franjas de menores recursos, profundizándose las inequidades propias del modelo, cuyo resultado son ciudades cada vez más dualizadas.

En este marco, la gestión de servicios urbanos requiere ser repensada y rediseñada, particularmente en los grandes aglomeraciones, ya que aparece cada vez como más acuciante la resolución del problema de la pluralidad y superposición de administraciones que funcionan fragmentadas y unilateralmente, dispersando la responsabilidad sobre los problemas integrales a afrontar. Tal el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), a la que nos referiremos enfocando la cuestión relativa a la gestión del transporte urbano.

Una apretada descripción del panorama actual, que incluye la revista de las reestructuraciones recientes -básicamente la concesión de ferrocarriles a empresas privadas-, muestra la sujeción de la totalidad de las demandas cautivas a reglas de mercado (los colectivos habían sido privatizados tres décadas atrás), permitiendo adicionalmente la transformación de la actividad en cuasi monopólica, al fortalecer la conformación de poderosos lobbies preexistentes.

Paralelamente se verifica un agravamiento de la segregación para los grupos de menores ingresos, los que, por sus características y localización, no constituyen mercados atractivos (rentables) para la operatoria privada. Como contraparte, se planifican e inauguran obras de infraestructura y servicios (autopistas urbanas, lujosos servicios ferroviarios diferenciales, extensiones de metro, etc.), para los segmentos de mayor nivel socioeconómico y/o en las áreas de mayor concentración demográfica.

Ahora bien, en los análisis sobre esta temática, tradicionalmente se ha puesto el énfasis en la cuestión político-territorial (superposición de jurisdicciones), dejándose relegada u omitida la problemática no menos relevante de los actores interactuantes. Aclaremos entonces que respecto de la primera, se registra superposición jurisdiccional doble en la Capital (nacional y comunal) y triple (nacional, provincial y comunal) en cada uno de los municipios metropolitanos, pero en el total regional, al contemplarse la totalidad de las administraciones involucradas, el accionar jurisdiccional supera la cuarentena.

Respecto del segundo aspecto, se registra la interacción de dos grupos con intereses contrapuestos: operadores y usuarios. Un tercer grupo, representado por los funcionarios, tiene a su cargo el rol de compatibilizar la confrontación de intereses entre aquéllos, protegiendo a los usuarios, a la vez que salvaguardando la prestación de los servicios. El problema se complica aún por la atomización del grupo prestatarios (aunque agremiados en cámaras con notorio poder de presión), la falta de una tradición gestonaria participativa y la desmovilización y el desconocimiento popular, que generan lo que Karol (1996: 60) denominó "retroalimentación de la exclusión y la ajenidad".

II. El estado de las artes

El tema que hoy nos ocupa es objeto de discusión desde hace décadas, tanto en el ámbito local como en el exterior y preocupa tanto a profesionales, técnicos y estudiosos como a funcionarios y operadores del sistema. Assies (1989: 106-132) aborda esta problemática

para el caso de Recife (Brasil). Unda (1985: 5-45) lo hace con referencia al área metropolitana de Quito (Ecuador), así como Santamaría (1985: 357-365) y Figueroa (1986: 59-73), quienes enfocan respectivamente el tema de la dilución administrativa en numerosos organismos con poder de decisión parcial.

A partir del análisis de conflictos populares en Salvador (Brasil) Metzger (1989: 133-140) observa cómo los usuarios pugnan por dejar de ser objeto de la administración municipal y convertirse en sujetos-actores de la misma, en tanto que Orrico (1985: 343-356) desarrolla un interesante estudio referido específicamente a políticas tarifarias de autotransporte.

Por su parte Navarro (1985: 257-271) recomienda la investigación del accionar de agentes urbanos vinculados al sistema de transporte, particularmente "sus fraccionamientos, bloques, alianzas y contradicciones; su relación con el Estado y el estudio a este respecto, del Estado mismo."

Según Marcano (1985: 199-210), excluido del control de los usuarios, el sistema de transporte público caraqueño (Venezuela) es un fiel reflejo de la división social del espacio.

El trabajo de Villavicencio et al. (1985: 331-342), a su vez, destaca cómo la ausencia de regulación y control efectivos por parte de los poderes públicos, combinada con la rápida expansión física de la ciudad de Guayaquil, hacen que la resolución de nuevas situaciones quede, en definitiva, en manos de los operadores de transporte automotor. Centrado en la perspectiva de estos últimos, Blanes et al. (1985: 293-328) analizan sus enfrentamientos con sectores sociales de La Paz (Bolivia), resultantes de incrementos tarifarios. En él se reivindica la puesta en práctica de la acción social y la concertación de intereses populares y empresarios para la búsqueda de cualquier solución integral a los problemas de transporte.

Ultramari y Moura (1994) abordan, en un meduloso trabajo de compilación, la problemática del planeamiento y ejecución de funciones públicas de interés común en aglomeraciones brasileñas, profundizando en el caso de Curitiba.

En el ámbito local, Müller (1990) polemiza sobre la pertinencia y utilidad de crear un ente único coordinador del transporte metropolitano, en tanto que Kogan (1995) justifica su creación. Pupareli y Blanco (1996) analizan las condiciones para su puesta en funciones y Gutiérrez (1994) aporta con sus críticas reflexiones. El trabajo publicado por el Centro de Documentación Municipal de la intendencia Metropolitana (CEDOM, 1993), si bien trata esta problemática circunscribiéndose al ámbito capitalino, en cambio trasciende la temática del transporte y aborda la cuestión respecto de otras prestaciones (gas, puertos, vertido de residuos, desagües pluviales, red cloacal, etc.).

III. Campo de estudio, actores y jurisdiccionalidad

La movilidad diaria metropolitana, que involucra a unos 12 millones de habitantes, abarca una extensión mínima de 4.000 km², considerada la Capital y sus 24 municipios aglomerados (incluidas las divisiones departamentales recientes). Pero de hecho sus límites incluyen muchos municipios más, afectados a rutinas pendulares de mayor radio [\(1\)](#), concretadas mediante servicios de transporte masivo.

En cuanto a los actores involucrados en esta dinámica, podemos agruparlos en tres conjuntos básicos: usuarios, prestatarios y funcionarios públicos.

Respecto de los **USUARIOS**, digamos que se trata de un conjunto sumamente heterogéneo. Referente a su condición socioeconómica, los valores departamentales promedio, referidos a hogares con necesidades básicas insatisfechas (HNBI), oscilan en la región entre 6% y 28%, con guarismos mucho mayores en el nivel local (Argentina. INDEC, 1995). En relación a su movilidad, dentro de la población económicamente activa (PEA), las estimaciones oficiales sitúan en aproximadamente 75% el valor de los desplazamientos en medios de transporte masivos, siendo muy relevante la gravitación de cautivos (los que no disponen de otra alternativa para trasladarse).

Para tener una idea de magnitudes, el número de personas que cotidianamente viajan por motivos laborales desde los partidos del conurbano hacia la Capital Federal fue estimado en un estudio previo (1985) en aproximadamente dos millones (esta cifra representa el 20% de la población residente en los partidos del Gran Buenos Aires (GBA) y el 63% de su población en edad activa). A ellos habrán de sumarse los que en sus rutinas pendulares no ingresan a la Ciudad de Buenos Aires, así como el importante conjunto que se traslada por motivos no laborales (compras, estudio, asistencia médica, trámites, visitas, paseos, etc.).

En cuanto a los **prestatarios**, el servicio de transporte público metropolitano puede clasificarse a grandes rasgos como bimodal:

Automotor, compuesto por **colectivos (ómnibus y microómnibus) de corta y media distancia**: 250 empresas con 365 líneas (que cubren aproximadamente 800 ramales) sobre una red de 25.000 km; **taxímetros** [\(2\)](#), **remises** (vehículos de alquiler contratados por particulares en agencias) y **charters** (buses contratados por empresas o grupos vecinales para la realización de trayectos regulares u ocasionales convenidos) [\(3\)](#); y

Ferroviario incluyendo **ferrocarriles urbano-suburbanos** sobre una red de 900 km, cubierta por 8 líneas con 16 ramales, a cargo de cuatro concesionarios privados [\(4\)](#) y **subterráneo-premetro**: 6 líneas con 44 km de red, restringidos a territorio capitalino, también operado por un concesionario privado.

En cuanto a la partición modal, sobre un total estimado en 15.000.000 de viajes diarios totales para toda la región y por todo motivo, el autotransporte absorbe el 50%, el ferrocarril 6%, el subterráneo-premetro 4%, el taxi 2%, el auto particular 24% y otros modos 14% (de Freijo, 1997: 122).

Referente a la fiscalización de los servicios, a cargo de **funcionarios publicos**, abarca tres esferas:

NACIONAL: **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)**. Este organismo surge como resultante de la fusión entre la Comisión Nacional de

Transporte Automotor (CONTA) [\(5\)](#) -a cargo del control de 147 líneas de autotransporte que circulan íntegramente dentro de la Capital, o que la unen con los partidos de la RMBA (numeradas del 1 al 199) [\(6\)](#) y servicios charters con idéntica característica -y la Comisión Nacional del Transporte Ferroviario (CNTF) [\(7\)](#).-, encargada del control de la prestación del servicio de transporte de pasajeros en ferrocarriles metropolitanos y subterráneo-premetro (en el ultimo caso, compartiendo su competencia con el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, al que responde Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado);

PROVINCIAL: Dirección de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (DTPBA): contralor de las 110 líneas de autotransporte que conectan dos o más municipios metropolitanos, sin ingresar a la Capital (numeradas del 200 al 499) y servicios charter ídem;

MUNICIPAL: Direcciones de Tránsito y/o Transporte (DT) de cada municipio metropolitano: ejercen control sobre las líneas de autotransporte (108 en toda la región, numeradas del 500 en adelante) que circulan dentro de los límites de un único partido [\(8\)](#), taxímetros y remises. En territorio capitalino sobrevive Subterráneos de Bs. As., S. E., dependiente del gobierno de la ciudad de Buenos Aires, que, como señaláramos más arriba, comparte el contralor del modo homónimo, tras la concesión al operador privado, con la nacional CNRT (se están realizando tratativas para que vuelva a depender íntegramente del gobierno de la Ciudad). También depende de las respectivas comunas, el mantenimiento y señalización vial de las calles de su jurisdicción (exceptuadas las rutas provinciales y nacionales).

Tras la lectura de esta reseña, será fácil advertir los graves problemas que conlleva el funcionamiento de una red con tal grado de atomización y yuxtaposición, sea en la operación como en la regulación (a lo que aún podrían sumarse las dificultades atinentes al diferente signo partidario de cada administración -actualmente las órbitas nacional y provincial responden al oficialismo, mientras que la oposición gobierna la Capital y algunos municipios del conurbano-), hechos que -como veremos- dieron lugar a intermitentes

propuestas de creación de entes coordinadores.

IV. La superposición jurisdiccional

Con respecto a la relajación de las actividades de planificación e intervención estatal que venimos observando en las últimas décadas, podemos decir, siguiendo a Fernández Durán (1993: 21) que dicho proceso facilita la readecuación de los marcos legales, transformándolos en menos rígidos e intervencionistas, lo que, lejos de implicar un incremento de la participación social, hace que el proceso de toma de decisiones sea permeable a los intereses del capital sobre el espacio urbano.

Por otra parte, el vacío de instituciones (no necesariamente porque no existan, sino a menudo porque se contraponen o anulan) y/o mecanismos de coordinación y control que Sassen (1991) reclama para la economía globalizada y que es desempeñado de hecho por determinados centros estratégicos (N. York, París, Tokio, etc.) refleja, a otra escala, lo que en las metrópolis de la periferia resulta por el accionar de poderosos lobbies, mientras el ejercicio del poder público que los habría de controlar se desvirtúa en intervenciones unilaterales y disgregadas de agencias y organismos pertenecientes a jurisdicciones yuxtapuestas. En el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires y respecto del control del transporte urbano se registran las siguientes:

DOBLE en la Capital Federal: **Nacional** por la presencia de servicios de autotransporte y ferrocarril y **Municipal** a la cual responde, compartida con el ámbito nacional, el subterráneo-premetro (circula persistentemente, como dijéramos más arriba, un proyecto de transferencia total al segundo), así como las cuestiones relativas a ordenamiento del tránsito, estacionamiento, mantenimiento y señalización vial.

TRIPLE en cada uno de los municipios metropolitanos: donde la esfera **Nacional** está presente en el ferrocarril y autotransporte intercomunal Capital-conurbano; la **Provincial** ejerce su injerencia sobre el autotransporte

intercomunal extracapitalino y la **Municipal** sobre el autotransporte intracomunal, taxímetros y remises.

Ahora bien, este número máximo de tres jurisdicciones que se verifica en el nivel municipal se incrementa hasta superar la cuarentena cuando consideramos la dimensión regional, por la anexión de cada una de las comunas integrantes del aglomerado.

El anexo 1 ofrece un inventario más detallado de los actores con injerencia e intereses en el sis

tema, con indicación de sus esferas de pertenencia y campos de acción abreviados, dando una idea más cabal sobre la real dimensión del problema enfocado.

V. Historia de una inquietud

Tras la búsqueda de antecedentes, nos fue posible observar que la preocupación por coordinar el transporte regional registra numerosos intentos. Hay indicios de que desvela tanto a funcionarios como a técnicos y aun a operadores ("Conflicto de jurisdicciones ...", 1987: 18/21; "Prov. de Bs. Aires y Nación ...", 1988: 4-9; etc.). Asimismo, es infaltable el tratamiento sistemático de esta problemática en toda reunión técnica o científica sobre transporte urbano [\(9\)](#). Ocupa asimismo encabezamientos, articulados e incisos atinentes a estructura estatal de los organismos reguladores en los diversos niveles (nacional, provincial, municipal). En la esfera provincial incluso existe una repartición cuya misión específica es la coordinación de políticas generales atinentes a los partidos del conurbano (la Dirección Provincial del Conurbano Bonaerense), así como la existencia de organismos interjurisdiccionales dentro de la estructura de los respectivos municipios (Decreto n° 1479/84 del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires).

La actividad registrada en las últimas décadas sobre propuestas de coordinación también resulta ilustrativa de la inquietud existente. La apretada

crónica que transcribimos en el Anexo 2, sin ser exhaustiva, creemos es elocuente. Respecto de ello, comentaremos brevemente algunas cuestiones relativas al más reciente intento (1991): el anteproyecto de ley de creación de la Autoridad del Área Metropolitana de Buenos Aires (ATAM). Tardíamente -en 1995- obtuvo la aprobación del Senado, pero nunca logró la de la Cámara Baja. Ello obedeció a la pluralidad y contraposición de intereses en juego, que no fueron integrados igualitariamente al momento de lanzarse el anteproyecto.

Recordemos que el mismo surge como una propuesta conjunta de los entonces Ministro de Economía de la Nación (Domingo Cavallo) y del intendente de la ciudad de Buenos Aires (Juan Carlos Grosso), invitándose a adherir al Ministro de Obras y Servicios Públicos del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y restringiendo a las representaciones de los municipios del conurbano a una Comisión Consultiva, con voz pero sin voto. La ATAM comenzó a funcionar como proyecto, con una planta de profesionales y administrativos, en parte procedentes del ámbito estatal y en parte contratados (con importante presencia de ex estatales por retiros voluntarios) que fluctuó entre las 35/40 personas, gozando de recursos provistos por el Banco Mundial. A la espera de la aprobación que lo habilitara como superente coordinador (que nunca llegó), su actividad se centró en la realización de estudios sobre el sector [\(10\)](#).

Contemporáneamente a la redacción de esta ponencia se verifica la mutación del Proyecto ATAM (que había nacido a raíz de la decisión de concesionar la red ferroviaria metropolitana) comenzando por su rebautismo: Proyecto Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA), y el traslado de sus oficinas primigenias (localizadas en el ámbito físico administrativo de la ex Ferrocarriles Argentinos) al edificio del Ministerio de Economía, donde pasa a depender del Subsecretario de Transporte Metropolitano y Larga Distancia. Su razón de ser hoy día prevé su intervención en la administración de un presupuesto de 400 millones de dólares (provistos en partes iguales por el tesoro nacional y un préstamo del Banco Mundial), para la licitación de los siguientes proyectos:

1. Remodelación de la línea "A" de subterráneo, en la Capital Federal;

2. Reemplazo de pasos a nivel (por subterráneos y/o elevados) en la red ferroviaria metropolitana;
3. Mejoramiento de centros de trasbordo en Capital y partidos del conurbano; y
4. Realización de un estudio integral de transporte metropolitano.

En cuanto a antecedentes de organismo "coordinador", en 1977 fue creada por el entonces gobierno de facto la oficina del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) "para la realización de estudios y coordinación de políticas". Trocado en Consejo Nacional del Área Metropolitana de Buenos Aires (CONAMBA), tras su nacionalización en 1987, durante la gestión del Dr. Alfonsín. Actualmente, también rebautizado (Programa Metrópolis), depende del Ministerio del Interior y su actividad se centra en la contratación de profesionales nacionales y/o extranjeros para la realización de estudios sobre la prestación de servicios públicos en el área. En lo que atañe al transporte, hoy día, a semejanza de la ex ATAM, aborda un estudio (financiado por EE.UU., con vistas a estimular la compra de la tecnología requerida) para la concesión a empresas privadas del control vehicular y cobro de multas correspondientes, en ciertas arterias del ámbito metropolitano.

Ahora bien, recapitulando, pensamos que resulta oportuno reflexionar ¿por qué el acariciado proyecto de coordinación no cristaliza?, ¿por qué, aunque todos los actores parecen coincidir en reclamarlo, no se logra su implementación efectiva? Pero además cabe preguntarse ¿a quiénes conviene la coordinación? o mejor aún ¿a quiénes beneficia la descoordinación?

Por otra parte, tras la culminación del proceso de concesión ferroviario, la totalidad de los operadores han pasado a ser privados, persistiendo la regulación estatal y "si el objetivo de la regulación es el aprovechamiento racional de recursos, es lógico que ella sea lograda para el conjunto del sistema de transporte y no desde la óptica particular de cada uno de los entes con poder regulatorio" (Müller, 1990: VI-83).

En nuestra opinión, consideramos que está fuera de discusión que la coordinación beneficiaría al usuario si, manteniéndose al margen de presiones y simpatías, lograra la racionalización efectiva del sistema, obteniendo de los prestatarios la resignación de sus intereses individuales o corporativos frente al interés social. Respecto de la segunda pregunta, la no concreción de la soñada coordinación sólo puede entenderse en el marco de pujas de poder en las que está en juego la cesión de espacios, fuerza o recursos. Ello nos estaría dando pistas acerca de lo delicado y dificultoso del equilibrio a lograr.

VI. Contraposición de intereses y fricciones resultantes

Como dijéramos más arriba, los principales actores involucrados en esta problemática son, agregados en tres grandes grupos interiormente heterogéneos: usuarios, funcionarios y prestatarios (diferenciando dentro de este último grupo entre empresarios y asalariados).

Con referencia a los **USUARIOS**, se trata del grupo más numeroso y con la particularidad de que en gran parte se halla cautivo de la red de transporte público. Es también el más débil, ya que débil o inexistente es su organización (Kralich y Schmidt, 1989). Los consejos vecinales y estudiantiles, comités de base, sociedades vecinales y de fomento, tienen escasa o nula incidencia en lo que a dichas cuestiones atañe. Salvo casos aislados, se verifica la existencia de una dinámica en que "la exclusión y la ajenidad se realimentan recíprocamente" (Karol, op. cit.), a lo que contribuye la dilución administrativa descripta.

Respecto a la puesta en funciones del mecanismo participativo de "audiencia pública" (ver nota 12), lamentablemente aún no hay novedades sobre su implementación.

Atinente al grupo **PRESTATARIOS**, en el caso de medios guiados, tras la finalización del proceso de concesionamiento, a fines de mayo de 1995, son operados en su totalidad por empresas privadas, siendo interesante destacar la

presencia relevante de consorcios de autotransportistas dentro de los grupos accionarios que obtuvieron las concesiones (véase nota 4).

En cuanto a las empresas de autotransporte, charters, taxis y remises, unas y otros prestan servicios a través de un atomizado conjunto de operadores privados. Su ventaja principal respecto de los medios guiados está dada por su versatilidad para adecuarse a las nuevas demandas y también por el diferente criterio de usufructo de la infraestructura utilizada: las empresas ferroviarias estatales debieron afrontar los costos de su tendido y mantenimiento que, tras la concesión persiste a cargo del Estado, mientras que las de transporte automotor usufructúan el pavimentado preexistente [\(11\)](#).

Los temas más críticos a partir de la interacción entre prestadores son, sin duda, los referidos a competencia, sea ésta intramodal (autotransporte nacional-provincial-comunal; servicios de línea-charters; taxis-remises) o intermodal (autotransporte-ferrocarril-subterráneo) tanto por superposición de trazas como por tarificación diferenciada (en el siguiente título VII mencionamos ejemplos sobre este último aspecto). Un proyecto muy reciente prevé la implementación del pago de pasajes a través de tarjetas magnéticas, agilizando el cobro de los mismos, sobre todo a bordo del autotransporte (ya practicado en otras ciudades como Mendoza, Resistencia, Bahía Blanca, Paraná o Mar del Plata), pero que en la Región Metropolitana de Buenos Aires contará con la ventaja adicional de contemplar su uso intermodal (autotransporte, ferrocarril y subterráneo). Pero nada se menciona sobre si está contemplada la posibilidad de pago de pasajes combinados.

Atinente a **FUNCIONARIOS PUBLICOS**, desde sus cargos políticos o de carrera controlan las prestaciones, aplican normativas y políticas (energéticas, tarifarias o salariales), logrando singular incidencia sobre el proceso de acumulación de capital empresario. En lo que se refiere particularmente a la adecuación de la oferta de transporte público a las demandas de los usuarios, las modificaciones a la red de transporte automotor (las más frecuentes, por no decir casi las únicas) han sido tradicionalmente resueltas por los organismos de control y aplicación, a pedido de los operadores y sólo en un muy pequeño

porcentaje a solicitud de los usuarios. Sobre este punto es oportuno subrayar que, en este último caso, las propuestas no avaladas por el operador raramente se concretan, dada la inexistencia de ámbitos institucionalizados desde donde los usuarios puedan presionar [\(12\)](#), ni la de una autoridad plurijurisdiccional que represente democráticamente a todas las instancias involucradas.

En cuanto a las esporádicas modificaciones a la red ferroviaria (clausura, tendido y rehabilitación de ramales) [\(13\)](#), las mismas se resuelven normalmente dentro del circuito empresa concesionaria / organismo de aplicación y control, y no en un ámbito de concertación y coordinación con los restantes modos involucrados (Cfr. Blanco y Pupareli, 1994).

Con respecto a los asalariados del transporte, enfocamos al subgrupo personal de conducción del autotransporte, básicamente por la cuestión del trato directo que éstos mantienen con los usuarios. A este respecto, la implementación del mecanismo de cobro semiautomático de boletos ha colaborado a su mejoría, aunque pasando por un alto costo inicial (el cambio de hábitos de los usuarios que deben ascender al vehículo provistos de monedas y el incremento de las tarifas para solventar la compra de máquinas expendedoras). No obstante la liberación de tareas del conductor, quedan aún relictos de maltrato recíproco, entre cuyas causales se cuentan estrés [\(14\)](#), negligencia, insuficiencia de educación (vial y urbana) y controles preventivo y punitivo efectivos [\(15\)](#).

Algunas medidas positivas adoptadas respecto de estas cuestiones en el área del autotransporte nacional son la descentralización de la evaluación psicofísica de conductores (Rossi, 1994), del control técnico de vehículos (Domecq y Ferrario, 1994) y la inauguración de una oficina de atención al usuario (Barna, et al., 1994). En ella se brinda información y se reciben reclamos y denuncias, personalmente, por correo o por teléfono, habiéndose habilitado incluso una línea gratuita,

pero exclusiva para el modo automotor y de la jurisdicción nacional (Sánchez, 1994). Respecto del subterráneo-premetro y las distintas líneas ferroviarias, los

concesionarios respectivos han habilitado números telefónicos y oficinas con idéntico objetivo, pero las mismas se ven malogradas por su dispersión y la falta de difusión masiva de su existencia. Atinente al autotransporte provincial y comunales, no sabemos sobre la existencia de dependencias análogas.

VII. Las consecuencias de la descoordinación

La excesiva atomización de administraciones, jurisdicciones e intereses, convendremos incide negativamente en el funcionamiento racional de la red (racional en el sentido de uso óptimo para satisfacer las demandas requeridas). Sus perjuicios alcanzan entonces tanto a los prestatarios como a los usuarios, en una relación inversamente proporcional a sus respectivos grados de concentración de capital.

En lo que atañe a los prestatarios, las empresas de transporte automotor con mayor poder de presión (léase poder económico) logran imponerse frente a las más débiles, en lo que a apropiación de rentas de circulación se refiere. Tal el caso de obtención, por parte de empresas suburbanas nacionales, de permisos por alargues de recorrido o nuevos itinerarios, en desmedro de pequeñas empresas [\(16\)](#) -generalmente, pero no exclusivamente correspondientes a jurisdicción provincial o comunal-, pudiendo llegar a precipitar la quiebra de estas últimas (Krantzer y Sánchez, 1993).

Por otra parte, las tarifas de los servicios de autotransporte nacionales, menores a las de los provinciales y comunales, estimularon en los últimos años la captura por parte de aquéllas de viajes con origen y destino extracapitalino. La sanción de la Resolución 848/90 del Ministerio de Economía procuró vanamente poner fin a tal situación, homogeneizando las tarifas de los servicios nacionales con los de los provinciales y comunales hacia arriba. Esta medida dio lugar a situaciones disparatadas como el caso de que un boleto entre el suburbio y la Capital resulte más barato (en una línea de autotransporte nacional) que otro de menor kilometraje entre pares de puntos suburbanos. Los usuarios no tardaron mucho en advertir que es factible seguir viajando por menor costo en servicios nacionales con sólo aplicar el artificio de pagar boleto

por un viaje más largo que el efectivamente realizado (es decir, solicitando destino en Capital).

En lo que respecta a medios guiados, el subterráneo-premetro restringe sus recorridos a la Capital Federal donde, es opinión generalizada juzgar el estancamiento histórico de su red (a excepción del criticado premetro y la penosamente dilatada prolongación de la línea D). De todos modos en dicho distrito puede decirse, generalizando, que no hay graves problemas de accesibilidad; sí en cambio de congestión [\(17\)](#) y descoordinación [\(18\)](#).

Sobre el ferrocarril, podemos afirmar que cumple un rol protagónico para muchas poblaciones suburbanas, pero en lo que atañe a nuevos asentamientos, eventualmente distantes de la vía férrea, tiene a lo sumo el papel de segundo modo, no pudiendo adecuar sus prestaciones más que al costo históricamente no considerado de nuevos tendidos o rehabilitación de clausurados (los únicos casos concretados corresponden a líneas de lujo, con tarifas diferenciales, como el Tren de la Costa o el servicio Puerto Madero-Castelar y el proyectado Tren del Este que unirá las áreas norte y sur de la ciudad, desde Vicente López hasta Avellaneda).

En cuanto a relaciones intermodales, los operadores de autotransporte nacional no tienen mayor impedimento para virtualmente apropiarse de rutas en desmedro de otros medios (en el párrafo anterior explicamos el caso versus líneas de autotransporte provinciales y comunales). Respecto de ferrocarriles, hasta hace pocos años operados por el Estado, su parálisis no sólo se explica por la rigidez sui generis (vinculada al alto costo de inversión inicial requerido por su tendido), sino sobre todo por su sobredimensionamiento y la ausencia o ineficacia de políticas integradoras del sistema.

Concluido el proceso de concesionamiento, que estableció la mantención de las tarifas previas, se registró un hecho significativo: los boletos ferroviarios, rezagados [\(19\)](#) respecto de los del autotransporte (brecha aún incrementable por la compra de abonos quincenales o mensuales), generaron una notable absorción de pasajeros, que preocupa a los empresarios de autotransporte

(principalmente a aquellos sin participación en los consorcios ferroviarios adjudicatarios y con recorridos parcial o totalmente superpuestos con ramales ferroviarios).

Respecto del subterráneo, en 1986, con la inauguración de un alargue de la línea E y tendido en superficie del premetro, se verificó otro caso de descoordinación. En esa oportunidad la Municipalidad capitalina, responsable de las obras, no consideró la discusión con los restantes actores de los eventuales impactos de la obra encarada. La reacción de los empresarios de autotransporte, sensibilizados por la pérdida de viajes, motivó que desde la entonces Dirección Nacional de Transporte Urbano se autorizaran modificaciones de recorridos compensatorias para las líneas afectadas (Argentina. MOSP. Secretaría de Transporte-Coordinación Área Transporte Metropolitano, 1987). No conocemos registros de casos compensatorios para situaciones inversas.

Como vemos, la orfandad de una legislación integradora, con la voluntad y el poder de hacer cumplir efectivamente una coordinación y complementación que prioricen el interés social por sobre el corporativo, produce importantes deseconomías, contribuyendo además a profundizar inequidades en la distribución de inversiones y mejoras de uso colectivo. Tal el caso de la competencia entre modos idealmente complementarios: rígidos, cautivos de su tendido original (ferroviarios), y versátiles, adecuables a nuevas demandas (automotor público). Dicotomía aún más injusta tratándose de medios con insumos de infraestructura y mantenimiento de la misma no solventados con idéntico criterio (Gutiérrez, 1993).

Pero donde la descoordinación provoca directa e indirectamente los mayores perjuicios es sobre el grupo usuarios, alcanzando su máxima expresión en los barrios más carentes (intersticiales y periféricos del aglomerado). Allí los residentes tienen, en promedio y salvo casos puntuales, las rentas más bajas que los convierten en pasajeros cautivos de los medios masivos de transporte, debiendo afrontar desproporcionados costos en relación a sus magros ingresos.

La lógica búsqueda de los operadores por optimizar ganancias, determina que los servicios se encaucen prioritariamente hacia las zonas residenciales más seguras en términos de rentabilidad, desatendiendo a importantes conjuntos que, por sus características socioeconómicas o su localización, no se constituyen en focos atractivos para la operación empresarial. El resultado son largas caminatas y tediosas esperas que, sumadas a las distancias crecientes a cubrir y la necesidad de efectuar trasbordos generan onerosos presupuestos que en ciertos casos llegan a consumir hasta un tercio de los ingresos percibidos (Kralich, 1993 y 1997).

Respecto de este panorama, Oszlak (1991) es particularmente esclarecedor: "La posibilidad de planificación o acción concertada entre las diferentes jurisdicciones y unidades con responsabilidad decisoria o ejecutiva en el área, dependería de que los intereses sectoriales (tanto burocráticos como clientelísticos) se subordinasen y adaptasen a pautas normativas más generales y consistentes con una auténtica definición del interés social. Ocurre que en muchos casos tal subordinación podría significar lisa y llanamente la desaparición de una agencia, el debilitamiento de su clientela, la pérdida de legitimidad o recursos, etc. (...) Aunque las acciones estén vinculadas entre sí, se mueven dentro de determinados márgenes impuestos por la naturaleza del régimen, la relación de fuerzas políticas, el grado de organización de los diferentes sectores sociales y su consecuente posición frente al ejercicio del derecho al espacio urbano."

VIII. A modo de conclusión

Tras la ponderación de los elementos sometidos a consideración, pudimos observar que, a los efectos del funcionamiento del sistema de transporte metropolitano, en el nivel

local converge el accionar de un mínimo de tres jurisdicciones, pero que en el total regional supera los 40, al contemplar la totalidad de los municipios englobados. Ello aun se ve complicado por la atomización de operadores y

fundamentalmente por la falta de tradición participativa en las gestiones concernientes.

La coexistencia de dicho conjunto de actores, cuyo factor común es precisamente la heterogeneidad de intereses, hace pensar en la necesidad de una coordinación compatibilizadora de decisiones unilaterales y fuertemente contradictorias. Ahora bien, ¿cómo lograrlo? En este trabajo mencionamos algunos de los principales intentos frustrados o insuficientes frente a la complejidad y tamaño del sistema, pero sobre todo frente al poderío de los intereses en juego. Por añadidura, la totalidad de dichos proyectos involucraba a grupos cuspidales de gestión, con exclusión de representantes de gobiernos locales y ONG's, lo que indica la necesidad de replanteos y reorientación de los mismos.

Por otra parte, la creación de una autoridad con loables fines coordinadores no es por sí sola garantía de solución, en tanto implica el riesgo de generar el efecto contrario, al convertir a dicho ente en una instancia reproductora de los conflictos que pretende resolver, sumado al costo y burocratización adicionales (Müller, op. cit.).

Mientras tanto, algunos de los problemas más comunes generados o agravados por el statu quo son:

Competencia inter e intramodal en desigualdad de condiciones, por la autorización de nuevos trayectos sin una evaluación integral y participativa de los impactos resultantes en medios que debieran complementarse (ferro/autotransporte; autotransporte nacional/provincial/comunal, etc.), con el consiguiente deterioro y hasta desaparición del servicio afectado;

Profundización del proceso de eliminación de tramos no rentables en términos de mercado, pero necesarios para la movilidad de residentes en determinados barrios de la aglomeración;

Congestionamiento vial por la facilidad de adecuación del transporte automotor público a nuevas demandas rentables, frente a la rigidez de los sistemas

ferroviarios, por un lado, y por el otro, por la exigüidad de medidas que desincentiven la autoconducción, mejoren el transporte público y prioricen su uso en la vía pública (p. ej. aplicación extensiva de la reglamentación de carriles exclusivos para el autotransporte) [\(20\)](#);

Proliferación gradual de servicios alternativos de autotransporte (charter y remises) con fuerte incidencia de ilegalidad;

Deseconomías y contaminación por el uso prevalente de combustibles derivados del petróleo [\(21\)](#), si bien está vigente un sistema que estimula la sustitución de vehículos propulsados a diésel por adecuados a gas natural comprimido (Mufarrege et al., 1996);

Incremento de los costos socioeconómicos de la movilidad por pérdidas de horas-hombre, estrés, accidentes, menor rendimiento laboral, elevación de presupuestos por viáticos, aumento del número de trasbordos y cuadras caminadas, frente a los cuales la red se muestra incapaz de integrarse operativa y tarifariamente. La implementación del proyecto de cobro de pasajes mediante tarjeta magnética implicará la agilización de su pago en medios masivos, sobre todo en el autotransporte y un jugoso negocio para la empresa que gane la licitación (dos de los consorcios interesados pertenecen al lobby de operadores metropolitanos). Pero nada se ha dicho acerca del expendio de boletos combinados, que representaría un valioso ahorro para el usuario que habitualmente debe trasbordar.

No queremos terminar, sin dejar planteada una inquietud al respecto: ¿coordinación para qué? ¿Para que el sistema o los subsistemas sean más eficientes, tras la reducción o eliminación de sus pérdidas (lo que implica el abandono de demandas no rentables), o para que sirvan mejor a más usuarios?

Notas:

(1) Componen la región

metropolitana de Buenos Aires, además de la Capital, los partidos de A. G. Brown, Avellaneda, Berazategui, Berisso, Campana, Cañuelas, Cnel. Brandsen, Ensenada, E. Echeverría, Escobar, Exaltación de la Cruz, Ezeiza, F. 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, V. López y Zárate (Kralich, 1995).

(2) Véase Belenky (1993).

(3) Sobre sus características e importancia ver otro trabajo de nuestra autoría (1992).

(4) -Ferrovías (ex FC Belgrano norte), conformado por los consorcios EMEPA, Bibiloni, Graglia & Asoc., Transurb Consult y la cooperativa de transporte TAC (Transporte Automotor de Cuyo);

-Metrovías (ex FC Urquiza y Subterráneo-Premetro) integrado por las firmas Benito Roggio, Burlington Northern, nuevamente Transurb Consult y el consorcio de transporte automotor COMETRANS;

-Trenes de Buenos Aires -TBA- (ex FC Mitre y FC Sarmiento) con participación de Morrison Knudsen, y nuevamente COMETRANS y Burlington N.;

-Transportes Metropolitanos (TMB, TMR y TMS para los ramales ex FC Belgrano sur, ex FC Roca y ex FC San Martín respectivamente) conformado por ORMAS, EACSA, DGT, COMINTERSA y las transportistas Román y TRAINMET.

(5) Creada como ente autárquico (decretos 817/92, 1594/92, 958/92 -ver especialmente el art. 49-,

104/93 y 982/93) a la vez que se reemplaza la Dirección Nacional de Transporte Automotor (dnta) por la Gerencia de Transporte Automotor Urbano de Pasajeros (GTAUP) (art. 21 decr. 104/93 y art. 10 decr. 1315/93).

(6) **Urbanas** conocidas como Distrito Federal, debido a que circulan íntegramente dentro de sus límites, y las de corta y media distancia, que conectan la Capital con los partidos aledaños, denominadas respectivamente **Suburbanas** Grupo I y II. En cuanto a la normativa vigente para el funcionamiento de estos servicios, el 3-5-94 fue publicado en el Boletín Oficial el Decreto 656/94 correspondiente.

(7) Anteriormente a cargo de la Unidad de Coordinación del Programa de Reestructuración Ferroviaria (UCPRF), suprimida en 1996. La estatal FERROCARRILES METROPOLITANOS S.A. (FEMESA) creada por Decreto Nacional N° 592/91, se había ocupado de esta tarea en reemplazo de FERROCARRILES ARGENTINOS (FA) durante el lapso que medió entre la sanción del decreto de concesión y su entrega a los operadores privados. Su proceso de liquidación se estipula en las Resoluciones 53/97 del 22/1/97 y 363/97 del 7/4/9. En la última se prorroga el mandato de sus funcionarios hasta el 30 de setiembre de 1997.

(8) Excepto las circunscriptas a la Capital que, como dijéramos, han sido registradas bajo la órbita nacional.

(9) En el Congreso Latinoamericano de Transporte Público celebrado en Buenos Aires en 1994, por ejemplo se presentaron, bajo el subtítulo "Autoridades únicas versus procesos de municipalización y descentralización", un total de ocho ponencias: Gutiérrez (op. cit.) y Ucles et al. Cabe señalar asimismo la realización del Seminario Internacional que específicamente sobre la temática de la Autoridad de Control del Transporte Metropolitano se llevó a cabo a mediados de 1992 (Argentina. Ministerio de Economía - GTZ, 1992).

(10) Otra propuesta, conocida bajo la sigla ECOTAM (Ente Coordinador del Transporte Metropolitano) del diputado Jorge Telmo Pérez (Resolución n° 3427, sec. D, del 26-6-96) no avanzó sustantivamente sobre la cuestión del equilibrio de fuerzas, motivo por el cual no corrió mejor suerte.

(11) Su tendido y mantenimiento estuvo, en las rutas, tradicionalmente a cargo del Estado, a través de sus Direcciones: Nacional de Vialidad y Provinciales

homónimas. La implementación de peajes deriva la responsabilidad del mantenimiento a los concesionarios adjudicatarios, permaneciendo el gasto por tendido a cargo del Estado. En cuanto a las vías interiores, el costo del pavimentado normalmente es afrontado por los vecinos, quedando en este último caso el mantenimiento a cargo de las intendencias (Cfr. Gutiérrez, 1993).

(12) Desde la CONTA se ha intentado avanzar sobre este punto, considerando la puesta en función del mecanismo de "audiencia pública" entre empresarios, usuarios y vecinos, para la discusión sobre modificaciones en las condiciones operativas, el cuadro tarifario (?) y los recorridos de los servicios urbanos (Decreto 656/1992). Ha sido anunciada en los medios masivos su concreción (Rossi, 1995: 28), dejándose claro que no todos los pedidos y demandas de los usuarios terminarán tratándose públicamente: la decisión de convocar a una audiencia quedará en manos de la CONTA (ahora de su sucedánea, la CNRT), que determinará la importancia y trascendencia de cada caso. Cabe aclarar que a fines de 1997 nada se había avanzado sobre este tema.

(13) Consideramos al respecto que es excepcional el caso del Tren de la Costa, un emprendimiento con fuertes connotaciones inmobiliario-comerciales, en una zona exclusiva, al norte de la Capital, gozando de un régimen tarifario diferencial, mucho más caro que el del resto de las líneas.

(14) Un artículo periodístico advierte sobre un alarmante hecho: el consumo, por parte de choferes de ómnibus, de drogas para sobreponerse a las tensiones y lograr "un mayor rendimiento" laboral (Clarín, 31-5-95: 46).

(15) A ellos se suman frecuentes hechos de agresión externa, delictivos y vandálicos (Clarín 31-3-97: 45, 8-4-97: 30 y 9-4-97: 55) vinculados a procesos de deterioro socioeconómico.

(16) Pequeñas en comparación con las que cuentan en su haber con dos o más líneas, que incluso pueden pertenecer a dos o más jurisdicciones.

(17) Durante 1994 se pusieron en marcha distintas estrategias para atacar este problema. Las más importantes y controvertidas fueron la inauguración de los

carriles exclusivos para el autotransporte y el fracaso de la veda al ingreso de automóviles particulares al macrocentro, según el número de matrícula.

(18) Cardozo, Brizzi y Sánchez (1994) y Blanco y Pupareli (op. cit.) trabajaron el asunto de la superposición subterráneo-autotransporte en el ámbito capitalino.

(19) Es una excepción a esta regla el caso de las dos últimas líneas concesionadas: Ferrocarriles Mitre y Sarmiento que verificaron desde los primeros días de operación privada sorpresivos aumentos de entre 4,7 y 18,6%. Sobre el particular, los responsables del organismo regulador y las autoridades adjudicatarias respondieron contradictoriamente: mientras los primeros hablaron de aumentos autorizados, los segundos se refirieron a "redondeos" (Clarín, 30-5-95: 34/35).

(20) Actualmente sólo existen carriles exclusivos para el autotransporte en parte de dos avenidas porteñas: **Córdoba**, entre el bajo y la calle Larrea, y **Pueyrredón**, entre Las Heras y Bmé. Mitre.

(21) Sólo el autotransporte regular consume por día 1,2 millones de litros en la región metropolitana, según la Federación Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros (FATAP).

Bibliografía

Argentina. Instituto de Administración Pública (INAP) (1989): "Informe institucional del transporte de pasajeros en la RMBA". Por C. Debarnot y D. Otero. Bs. As., 76 p., mimeo.

Argentina. INDEC (1995): Anuario Estadístico de la República Argentina. Bs. As.

Argentina. Ministerio de Economía. SETOP (1972-3): Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana. Bs. As., 2 v.

Argentina. Ministerio de Economía - GTZ (Coop. Técnica Argentino-Alemana) (1992): "Autoridad de control dentro de un sector del transporte más desregulado y privatizado: Experiencias internacionales y esquemas alternativos para la Argentina." Seminario Internacional. Buenos Aires, Junio 23/25.

Argentina. Ministerio de Economía. (1990): Resolución 848-90, Bs. As.

Argentina. MOSP. Subsecretaría de Transporte.

Coordinación Área Transporte Metropolitano. (1987): "Estudio sobre el impacto del premetro, línea E-2 en las líneas de autotransporte de pasajeros". Doc. de trabajo (Expte. 5893-87). Bs. As., 245 p., mimeo.

Argentina. MOSP. Subsecretaría de Transporte. (1990): Resolución 492-90.

Argentina. MOSP. Secretaría de Transporte. (1985): Estudio de efectos derivados de la electrificación del F.C. Roca. Por CONARSUD, vs. vol.

Argentina. Secretaría de Transporte-Proyecto Naciones Unidas para el Desarrollo. ARG 92/018 (1993): Apoyo a la creación de la ATAM. Buenos Aires, mayo 1993, 25 anexos; vs. vol.

Argentina. Secretaría de Transporte y Obras Públicas-MCBA-Ferrocarriles Argentinos- Subterráneos de Buenos Aires, SE (1988): Programa La Ciudad y el Transporte. Documento DDI 01. Bs. As., 27 p.

Argentina. Senado de la Nación. Secretaría Parlamentaria, (1990): Diario de asuntos entrados. Año V, n° 47.

Assies, W. (1989): "Organizações de moradores e poder municipal na cidade do Recife". En: Anais Seminario Políticas Territoriais e gestão metropolitana no Norte e Nordeste. Recife. UFPE, p. 106-132.

Barna, M. et al. (1996): "Quién tiene en cuenta la opinión del usuario?". En: Anais eletronicos VIII CLATPU (Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano). Curitiba, p.797/813.

Belenky, L. (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.

Blanco, J. y Pupareli, S. (1994): "Las relaciones de competencia y complementariedad entre el subterráneo y el transporte automotor de pasajeros en la ciudad de Buenos Aires". En: Memorias del VII CLATPU. Bs. As., MEyOSP, Secretaría de Transporte, CoNTA, MCBA, vol. I, p. I. 43-54.

_____ (1996): "Reflexiones en torno a las posibilidades y condiciones para la implementación de un sistema de transporte integrado para el área metropolitana de Buenos Aires". En: Anais eletronicos VIII CLATPU. Curitiba, p. 514/524.

Blanes, J. et al. (1985): "Contradicciones sobre ruedas: el autotransporte en La Paz". En: Henry, E. y Figueroa, O. (comp.) Transports Urbains et Services en Amérique Latine. Quito. INRETS-CIUDAD, vol. I, p. 293-330.

Buenos Aires, Gobierno de la Provincia. Poder Ejecutivo (1984): Decreto n° 1479. La Plata. 16 p.

Cardozo, J., et al. (1994): "Inversiones "inerciales" e inversiones de integración modal en el Área Metropolitana de Buenos Aires". En: Memorias del VII CLATPU; op. cit., vol. I, p. I. 1-14.

Castañeda, L., et al. (1994): "Hacia una autoridad metropolitana de tránsito y transporte: caso de Caracas, Venezuela" En: Memorias del VII CLATPU, op. cit. vol. I, p. III. 105-116.

Centro de Documentación Municipal (CEDOM) (1993): Superposición de esferas de gobierno en la Capital Federal. Bs. As., Honorable Concejo Deliberante de la Ciudad de Buenos Aires.

"Conflicto de jurisdicciones entre Nación y Provincia" (1987): (Reportaje al Director de Transporte de la Provincia de Bs. As.) En: El Auto Colectivo n° 479. Setiembre. Bs. As., CEAP, p. 18-21.

Cossettini, G. (1990): "Administración del Transporte en la Región Metropolitana". En: Congreso Argentino y Exposición sobre el Uso Racional de la Energía. Bs. As. 4 p., mimeo.

De Freijo, E. (1997): "Sistema orgánico de transporte-tránsito para el AMBA". En: Estrategias para el transporte en el AMBA. (comp.) Buenos Aires, Fundación Benito Roggio, p. 115-153.

De Mattos, C. (1997): "Dinámica económica globalizada y transformación metropolitana: hacia un planeta de archipiélagos urbanos." En: 6to. Encuentro de Geógrafos de América Latina. Buenos Aires, Universidad, Facultad de Filosofía y Letras, Instituto de Geografía (en CDRom).

Domecq, R. y Ferrario, R. (1994): "Interacciones entre la normativa y los avances tecnológicos en los vehículos destinados al transporte automotor de pasajeros en la Argentina." En: Memorias VII CLATPU, cit., vol. I: 161/71.

Fernández Durán, R. (1993): "La metrópoli como espacio de la crisis global". En: Economía y Sociedad n° 8. Madrid, junio, p. 9/45.

Figueroa, O. (1986): "Transporte urbano y conflictos sociales en Quito". En: Cuadernos Ciudad y Sociedad n° 11. Quito, p. 59-73.

Gutiérrez, A. (1994): "Municipio y autoridad metropolitana de transporte. El caso de las finanzas municipales en la prestación de medios de consumo colectivo." En: Memorias VII CLATPU, cit., vol. I, p. III.55-68.

_____ (1993): "Los subsidios indirectos al autotransporte público de pasajeros en el Área Metropolitana de Bs. As." En: I Jornadas Platenses de Geografía. Univ. Nac. de La Plata, Fac. de Humanidades y Cs. de la Educación. Depto. de Geografía. La Plata, p. 53/73.

Karol, J. (1996): "Modos de gestión urbana: transformaciones culturales en la oferta y la demanda." En: XII Jornadas de Historia de la Ciudad de Buenos Aires "El Estado". Gobierno de la Ciudad de Bs. As., Secretaría de Cultura. Subsecretaría de Desarrollo Cultural. Inst. Histórico de la Ciudad de Bs. As., p. 59/87.

Kogan, J. (1995): "ATAM: Su justificación". En: Rieles., Buenos Aires, set-octubre, pág. 76/78.

Kralich, S. (1997): "Accesibilidad y exclusión social en el Gran Buenos Aires". En Selección trabajos III Seminario Internacional Impactos Territoriales de los Procesos de Reestructuración. Universidad de Sevilla - Universidad Internacional de Andalucía, Sede Iberoamericana de Sta. María de la Rábida, Huelva, Andalucía, España, septiembre de 1996, 13 p. (en prensa).

_____ (1995): 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". Centro de Estudios e Investigaciones (CEI) / Universidad Nacional de Quilmes - IDEHAB / Universidad Nacional de La Plata. Quilmes, 15 p.

_____ (1993): Viaje al trabajo y grado de accesibilidad. En: Territorio n° 6, Bs. As., Universidad, Fac. de Filosofía y Letras. Instituto de Geografía, 80 p.

_____ (1992): "Autotransporte contratado de pasajeros en el Gran Buenos Aires, ¿alternativa o necesidad? En: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transporte. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Anais do VI ANPET, vol. I, p. 272/285.

_____ (1985): La movilidad diaria hacia la Capital Federal. Una perspectiva. Bs. As., OIKOS, 34 p.

Kralich, S. y Schmidt, I. (1989): "Crisis urbana, movilidad y gestión de servicios de transporte. Una perspectiva." En: I Seminario de Investigación Región Metropolitana de Bs. As. Mar del Plata. Centro de Investigaciones Científicas (CIC) - Centre Nationale de la Recherche Scientifique (CNRS), 18 p., mimeo.

Krantzer, G. y Sánchez, J. (1993): "Cambio organizacional empresario en el autotransporte urbano de Buenos Aires." En: Memoria del VI CLATPU. San José, C. Rica, Fundación para el Desarrollo del Transporte, p. 365/73.

Marcano, E. (1985): "El transporte y los barrios de ranchos en Caracas." En: Henry, E. y Figueroa, O. (comp.) op. cit., p. 199-210.

Metzger, P. (1989): "Os usuarios dos transportes coletivos no jogo do poder: o caso de Salvador." En: Anais Seminário Políticas Territoriais, op. cit., p.133-140.

Mignaqui, I. (1994): "Globalización económica y fragmentación espacial. Algunas reflexiones a partir de la experiencia del Urbanismo y el Ordenamiento Territorial en Francia". En: Seminario Las Ciudades en la Ordenación del Territorio. Mar del Plata, Presidencia de la Nación, Subsecretaría de Acción de Gobierno, Dirección de Estudios y Proyectos -Ministerio de Salud y Acción Social-Facultades de Arquitectura de las Universidades de Mar del Plata y Buenos Aires- Municipalidad de Gral. Pueyrredón), 19 p., mimeo.

Mufarrege, M. y Sánchez, J. (1996): "Contaminación y transporte urbano: Situación en la RMBA." En: Anais eletronicos VIII CLATPU. Curitiba, p. 1092/1105.

Müller, A. (1990): "Autoridad coordinadora de transporte metropolitano. El caso de Bs.As." En: Transport Urbain dans les pays en développement, São Paulo, CODATU V, p. VI. 81-89.

Navarro, B. (1985): "La evolución del metro de México DF." En: Henry, E. y Figueroa, O. (comp.) op. cit., p. 257/71.

Orrico, R. (1985): "La política tarifaria de transportes colectivos en Salvador da Bahía." En: Henry, E. y Figueroa, O. (comp.), op. cit. p. 343/56.

Oszlak, O. (1991): Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano. Bs. As., CEDES-Humanitas, 304 p.

"Provincia de Buenos Aires y Nación. Serios problemas jurisdiccionales"

(1988): (Reportaje al Subsecretario de Planeamiento del MOSP de la Prov. de Bs. As.) En: Micro Bus n° 9, Bs. As., p. 4-9.

Pupareli, S. y Blanco, J. (1996): "Reflexiones en torno a las posibilidades y condiciones para la implementación de un sistema de transporte integrado, para el área metropolitana de Buenos Aires." En: Actas eletronicas VIII CLATPU. Curitiba, p. 514/524.

Rossi, A. (1995): "Habrá debates públicos para temas de colectivos." Buenos Aires, Clarín, 19-5-95, p. 28.

Rossi, L. (1994): "Evaluación psicofísica de los conductores." En: Memorias del VII CLATPU, op. cit., vol. II: IV.185/97.

Sánchez, J. (1994): "Relación entre público, empresas y Estado en el transporte urbano en Buenos Aires." En: Memorias del VII CLATPU, op. cit. vol. II, p. V. 521-528.

Santamaría, G. (1985): "Transporte y desarrollo en Quito." En: Henry, E. y Figueroa, O., op. cit., p. 357/65 .

Sassen, S. (1991): The global city: New York, London, Tokyo. Princeton University Press.

Ucles, M.L. (1994): "La autoridad única y la gestión compartida del transporte publico en el área metropolitana de San Salvador. Una propuesta." En: Memorias VII CLATPU, Bs. As., vol. I, p. III. 93-100.

Ultramari, C. y Moura, R. (1994): Metrópole. Grande Curitiba: teoria e prática. Curitiba, Ipardes, 154 p.

Unda, M. (1986): "Si te sientes tieso: la lucha por el transporte en Conocoto, Quito." En: Cuadernos Ciudad y Sociedad n° 11, p. 5-45.

Vicente, O. y Brennan, P. (1987): "El problema jurisdiccional y el transporte urbano. El caso de Buenos Aires." En: Argentina. Secretaría de Transporte. II Encuentro Técnico Latinoamericano sobre Transportes Urbanos. Mar del Plata, 8/13-11-87, 29 p.

Villavicencio, G. et al. (1985): "Características de la oferta de transporte en Guayaquil." En: Henry, E. y Figueroa O. (comp.) op. cit., p. 331-342.

ACTORES	INJERENCIA EN LA RED	JURIDICCION
USUARIOS (pasajeros, peatones y vecinos)	Demanda de transporte; solicitudes modificación red	Nacional-Provincial-Comunal
EMPRESARIOS DE AUTOTRANSPORTE REGULAR, agremiados'	Oferta de servicios regulares; Solicitud e impugnaciones modificación red; Compra y mantenimiento parque	N-P-C
PROPIETARIOS Y CONDUCTORES DE BUSES CHARTER, no agremiados	Oferta de servicios contratados; Solicitud habilitaciones	N-P-C
PROPIETARIOS Y PEONES DE TAXIS, agremiados	Oferta de servicios; Compra y mantenimiento parque; Solicitud habilitaciones.	C
REMISEROS (propietarios y/o conductores, legales, agremiados, e ilegales)	Oferta de servicios puerta a puerta; Compra y mantenimiento parque; Solicitud	C

	habilitaciones.	
CONDUCTORES PARTICULARES	Autoconducción	P-C
CONCESIONARIOS VIALES, agremiados	Operac. y mantenimiento tramos adjudicados	N
CONCESIONARIOS ESTACIONAMIENTO CAPITALINO	Operación playas y otras áreas concesionarios para el estacionamiento de vehículos	C
CONSESIONARIOS TRANSPORTE FERROVIARIO METROPOLITANO DE PASAJ. (ferrocarriles y subterráneo)	Operación servicios Compra y mantenimiento parque; Mantenimiento infraestructura; Modificaciones red adjudicada (c/subsidio estatal)	N (ferroc.) N-C (subte)
ASALARIADOS DEL TRANSPORTE, Agremiados	Conducc.- mantenimiento medios de transp. público	N-P-C
	MINISTERIO DE ECONOMIA, OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, SECRETARIS DE OBRAS PUBLICAS y TRANSPORTE SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO Y DE LARGA DISTANCIA	N
DIRECC. DE POLIT. DEL TTE. AUTOMOTOR	Proyectado	N
DIRECC. NAC. DE POLITICA DE TRANSPORTE FERROVIARIO	Políticas ferrot transporte (proyectado)	N
DIRECC. NACIONAL DE PLANIFICACION Y POLITICAS DEL TRANSPORTE	Políticas y planificación, autotte. y ferrette. (proyectado)	N
PROYECTO TRANSPORTE URBANO DE BUENOS AIRES (PTUBA) (ex ATAM)	Coordinación políticas transporte metropolitano (aún sin concenso de la jurisdicción Provincia) Llamado a licitación para realización de estudio integral del transporte metropolitano	N (proyectado+P+C)
COMISION NACIONAL DEL TRANSITO Y LA SEGURIDAD VIAL	Políticas nacionales de seguridad vial.	N
ORGANO DE CONTROL DE LA RED DE ACCESOS A LA CIUDAD DE BS.AS. (OCRABA) (dep. de la SECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS)	Control de las concesionarios de los accesos viales a la Capital (Accesos Norte, Oeste y autopistas, Ricchieri y Bs.As. La Plata)	N
COMISION NACIONAL DE REGULACION DEL TRANSPORTE (CNRT):	Fiscalizac. transp. ferroviario y automotor colectivo, urbano e interurbano de pasajeros y cargas.	N

DIRECCION NACIONAL DE VIALIDAD	Tendido-mantenimiento-senalizac. rutas nacionales	N
COMISIONES DE TRANSPORTE LEGISLATIVAS	Moción leyes vinculadas al transporte nac. y prov.	N-P
	MINISTERIO DEL INTERIOR	N
PROYECTO METROPOLIS (ex Consejo Nacional del AMBA - CONAMBA-)	Estudios-planificación prestación servicios	N
CONSEJO FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL	Coord. políticas de seguridad vial entre las distintas jurisdicciones provinciales.	N
POLICIA FEDERAL	Policia (incl. Tránsito) en la Ciudad de Bs. As.	N
REGISTRO NAC. ANTECEDENTES TRANSITO	Registro infractores transito vial.	N
	MINISTERIO DE OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS DE LA PROV. DE BS. AS.	P
DIRECC. PROV. DE TRANSPORTE	Regulación autotransporte de su jurisdicción.	P
SUBSECRETARÍA DE PLANEAMIENTO	Planificación del transporte de su jurisdicción.	
DIRECC. PROV. DE VIALIDAD	Tendido-mantenim.-señaliz. rutas de su juridicc.	P
DIRECC. REGISTRO UNICO DE INFRACTORES DE TRANSITO DE LA PROV. DE BS. AS.	Registro unificado de infractores viales de su jurisdicción	P
	MINISTERIO DE GOBIERNO DE LA PROV. DE BS AS.	P
(SECRETARIA DE SEGURIDAD) POLICIA DE LA PROV. DE BS.AS.	Policia del tránsito provincial bonaerence	P
DIREC. PROV. DEL CONURBANO BONAERENGE	coordinac. políticas en municipios del Gran Bs. As.	P
	GOBIERNO DE LA CIUDAD DE BS. AS.	C
MIN. DE OBRAS PUBLICAS	Ordenamiento y ocupación de la vía pública.	C
SUBTERRANEOS DE BS. AS., SOCIEDAD DEL ESTADO	Control operación subterráneo-premetro, en conjunto con la CNRT (proyectado su traspaso total a la jurisdicción del Gobierno de la Ciudad).	C-N
SECRETARIA DE TRANSP. Y TRANSITO	Control transporte, tránsito y señalización vial.	C
DIRECC. GRAL.DE TRANSITO	Habilit. taxis, remises y transp. contratado.	C
COMANDO CENTRALIZADO DE TRANSITO	Coordinación acciones de control del transito vial	C
DIRECC. GRAL. DE VIALIDAD	Obras infraestructura vial de su jurisdicción.	C

CONSEJO DE PLANIFICAC. URBANA (CPU)	Diagnósticos y propuestas en materia de infraestr. de transporte y alternativas de estructura urbana.	C
	OTRAS MUNICIPALIDADES	C
DIRECC. DE TRANSITO Y/O TRANSP. DE C/U DE LOS MUNICIPIOS METROPOLITANOS	Fiscalización de servicios de autotote. comunal; Tendido, mantenim. y señaliz. vial de su jurisdicc.	C
CONCEJOS DELIBERANTES RESPECTIVOS	Moción leyes vinculadas al transporte comunal	C

1972	El Estudio Preliminar del Transporte en la Región Metropolitana (Argentina. Min. de Econ., 1972, II:208-215) anexa el proyecto de creación de una autoridad metropolitana de transporte.
1976	Diciembre. La Secretaría de Transporte y Obras Públicas de la Nación (SETOP) proyecta el Consejo de Transporte Metropolitano de Buenos Aires, para la Capital Federal y 26 partidos bonaerenses, inherente el tráfico de cargas y pasajeros por ferrocarril, autotransporte y subterráneo.
1977	<ul style="list-style-type: none"> Se crea por convenio entre la Municipalidad de Buenos Aires y los gobiernos nacional y de la provincia de Buenos Aires, la oficina del Area Metroplitana de Buenos Aires (AMBA), para la realización de estudios y coordinación de políticas de saneamiento, transporte, etc. Hacia fines de 1987 una Comisión integrada por representantes nacionales, provinciales y de la municipalidad de Bs.As. discutía políticas e intercambiaba información (Vicente et al., 1987:28). Creación de la Subsecretaría del Gran Buenos Aires, en reemplazo de la Subsecretaría de Asuntos Municipales, dependiente del Ministerio de Gobierno de la provincia de Buenos Aires, para coordinar políticas y administración de cuestiones zonales y regionales; obras y servicios públicos, relaciones con empresas, organismos, sociedades y demás entes nacionales y provinciales con los 19 municipios que integran -junto con la Capital - el Gran Buenos Aires.
1980	La SETOP propone un acuerdo entre el Ministerio del Interior, el Gob. de la Prov. de Bs.As., el Ministerio de Economía y la Municip. de la Ciudad de Bs.As. para la creación de un Ente Coordinador del Transporte de la Región Metropolitana (ECTRAM) que involucra al distrito capitalino y 30 partidos del conurbano.
1982	La Municipalidad de Buenos Aires elabora un proyecto de ley que -entre otros temas- contempla la creación de una Autoridad Metropolitana de Transporte para coordinar y regular, con las autoridades nacionales y de la provincia de Buenos Aires. el servicio interjurisdiccional de

	transporte de pasajeros por automotor colectivo, en el área metropolitana. Omitía aclarar en qué situación quedaban los servicios ferroviarios suburbanos.
1983	<ul style="list-style-type: none"> • Se celebra un convenio entre el Ministerio de Obras y Servicios Públicos (MOSP), el Gobierno de la Prov. de Bs. As. y la Municipalidad de la Ciudad de Bs. As. (MCBA) para la creación de un Consejo Asesor Interjurisdiccional del transporte (CAIT) para estudiar, coordinar, regular y planificar el transporte del área (Proyecto. Secretaría de Transporte-PNUD-ARG.92/018, anexo 8). • Se crea la Dirección Provincial del Conurbano Bonaerense (en reemplazo de la Subsecretaría del Gran Buenos Aires, dependiente del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Bs. As., de duración efímera), para la coordinación de políticas entre los partidos del GBA, que comienza a funcionar formalmente a principios del año siguiente.
1984	Firma de convenio estableciendo bases para la creación de una Comisión Mixta entre el Municipio y la empresa Ferrocarriles Argentinos (FA).
1985	<ul style="list-style-type: none"> • Proyecto de convenio entre el MOSP, el gobierno de la Prov. de BsAs. y las intendencias de los partidos del GBA, acordando constituir el Comité de Coordinación del Transporte de Personas de la Región Metropolitana. • Proyecto de Ley presentado por Juan Trilla de la Comisión de Transporte del Senado, para la creación del Consejo Metropolitano del Transporte de Pasajeros (COMETRAPA) para la planificación, coordinación y contralor del transporte, aprobado por el Senado el 24/9. • El estudio de Efectos Derivados de la Electrificación del FC. Roca (Argentina. MOSP. 1985) incluye un área de estudios tarifarios para la integración intermodal, a formalizar por convenios bilaterales con Ferrocarriles Arg. (autotransporte y subterráneos), que no llegan a concretarse.

1987	<p>Septiembre. Se crea el Programa La Ciudad y el Transporte por convenio entre la Secretaría de Transportes de la Nación, la Municipalidad de Buenos Aires y las empresas del Estado Ferrocarriles Argentinos y Subterráneos de Buenos Aires "Para vigorizar la necesaria complementación y organización de las actividades entre diferentes operadores y distintas jurisdicciones..." (Argentina.Secretaría de Transporte y Obras Públicas et al., 1988: 4).</p> <ul style="list-style-type: none"> Creación del Consejo Nacional del Area Metropolitana de Buenos Aires (CONAMA) dependiente del Poder Ejecutivo Nacional, (en una maniobra política consecuencia del giro electoral verificado en el gobierno de la provincia de Buenos Aires) con facultades extirpadas al primigenio AMBA (cit. supra), que tiene ingerencia en ciertos temas, (principalmente saneamiento)
------	--

1988	Firma de Convenio de coordinación entre la Secretaría de Transporte, aprobado por Decreto Municipal 870/88.
1989	<ul style="list-style-type: none"> Proyecto de creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte, como organismo autárquico interjurisdiccional, integrado por los Poderes Ejecutivos Nacional y de la PBA y la MCBA para la planificación, regulación y control del transporte Metropolitano. Octubre: Proyecto del Instituto Nacional de Administración Pública (INAP) para la creación de una Comisión Coordinadora del Transporte Terrestre en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Con idéntica representación que la propuesta senatorial contemporánea citada más arriba (Cfr. Argentina. INAP. 1989: 73).
1990	<ul style="list-style-type: none"> Marzo. Creación de la Comisión Interjurisdiccional Permanente (CIPOS) por convenio entre la Secretaría de Obras y Servicios Públicos de la Municipalidad de Buenos Aires y el Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Provincia de Buenos Aires, para coordinar iniciativas de interés común, así como crear un Ente Metropolitano de Transporte de Pasajeros por Automotor para el Area Metropolitana a constituirse entre la Secretaría de Transporte, la MCBA y el gobierno de la Prov. de Bs.As. para planificar, coordinar y fiscalizar el transporte metropolitano. Se crea la Gerencia Metropolitana de Ferrocarriles Arg. para la coordinación del transporte ferroviario urbano (local) de las líneas Roca, Mitre, Sarmiento, Urquiza, Belgrano y S. Martín. En memorándum suscripto entre la Secretaría de Transporte de la Nación y el Banco Mundial se menciona la creación de una Autoridad de Tránsito (sic) en conjunto entre la Municipalidad de Buenos Aires y el gobierno de la Provincia de Buenos Aires (Cossettini, 1990: 4)

1991	Por Decreto N° 1143-91 del 14-6-91 se propone la creación de la Autoridad de Transporte del Area Metropolitana (ATAM), por acuerdo entre representantes nacionales y de la municipalidad capitalina, invitando a autoridades de la provincia de Buenos Aires a sumarse a la iniciativa (no así a representantes de las municipalidades del conurbano).
1992	5 de junio. Firma del Acta Acuerdo para la aprobación del anteproyecto de ley orgánica de la Autoridad del Transporte del Area Metropolitana (ATAM) por parte del Intendente de la Ciudad de Buenos Aires, Lic. Carlos Grosso y el Ministro de Economía, Dr. Domingo Cavallo.
1995	Nota del 2-2 de la Cámara de Senadores a la Presidencia, comunicando la media sanción del proyecto de ley de creación del ATAM, con 17 artículos. No logra, hasta la fecha, la aprobación por Diputados y la adhesión de la Provincia de Bs.As.
1996	Junio. Proyecto, Ente Coordinador del Transporte Metropolitano (ECOTAM) del diputado Jorge Telmo Pérez (Resolución n° 3427, sec. D del 26-6-96) En reemplazo de la ATAM (1991). Corre igual suerte.
1997	Rebautismo del CONAMBA a Proyecto Metrópolis. Proyecta un estudio para la concesión a empresas privadas del control vehicular y cobro de multas en algunas autopistas metropolitanas.
1997	Rebautismo del Proyecto ATAM a Proyecto Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA), aún sin consenso de la jurisdicción provincial metropolitana. Ha llamado a licitación para la realización de un estudio integral del transporte metropolitano

* Versión revisada del trabajo expuesto en el II Seminario en Argentina. Red Iberoamericana de investigadores en Globalización, Bahía Blanca, Universidad Nacional del Sur, mayo de 1997. Mi reconocimiento a la Dra. María Martha Panighetti por su colaboración en los aspectos referidos a la normativa legal.

* * Geógrafa egresada de la Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires; Miembro de la Carrera del Investigador, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas -CONICET-; Profesora Asociada, a cargo de la cátedra de Geografía de la Población, Fac. de Historia y Letras, Univ. del Salvador.