



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Gutiérrez, Andrea

La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires: Cambios recientes y
tendencias futuras

EURE, vol. XXVI, núm. 77, mayo, 2000, p. 0
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19607705>

- ▶ 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

La producción del transporte público en la metrópolis de Buenos Aires. Cambios recientes y tendencias futuras*

*Andrea Gutiérrez*¹

Abstract

This work analyzes recent changes in the public transport system of Buenos Aires metropolitan area with the purpose of establishing a relationship between transport policy and changes in social conditions and territorial structures. First, current mobility requirements are defined, examining the metropolis internal structure and dynamics. Then, the production logic of the public transport policy in the area is analyzed, recording the changes occurred in the service since the full privatization of its management. Last, the new profile of operators and their management strategies is featured. The work concludes that the metropolitan transport has undergone structural transformations led by the natural commercial criteria of operators, given the state's passive attitude which jeopardizes the public service nature of the inhabitant's future mobility.

Key words: Public Transport, Buenos Aires Metropolitan,
Economic Restructuring

Resumen

El trabajo analiza las transformaciones recientes del sistema de transporte público de la región metropolitana de Buenos Aires con el objetivo de establecer una relación entre política de transporte y cambios en las condiciones sociales y en las estructuras territoriales. En primer lugar se definen los requerimientos actuales de movilidad, examinando la estructura interna y la dinámica de la metrópolis. Seguidamente se analiza la lógica de producción de la política de transporte público, registrando los cambios experimentados por el servicio a partir de la total privatización de su gestión. El trabajo concluye que el transporte metropolitano reconoce transformaciones estructurales, y que estas son comandadas por los operadores con naturales criterios comerciales, dada la actitud pasiva del Estado, lo cual compromete el carácter de servicio público de la movilidad ciudadana a futuro.

Palabras clave: Transporte público, Buenos Aires metropolitano,
Reestructuración económica.

* El trabajo extracta parte de un informe final de beca de investigación para graduados de la Universidad de Buenos Aires. Una versión preliminar del mismo fue presentada en

el Seminario El Nuevo Milenio y lo Urbano, organizado por el Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, en Noviembre de 1998.

¹ Geógrafa. Becaria y docente de la Universidad de Buenos Aires, Argentina.

I. INTRODUCCIÓN

La tecnología satisface requerimientos del proceso de producción material de la sociedad que, aunque distintos en cada época, responden a dos movimientos opuestos-complementarios que resumen la esencia de la acumulación capitalista: concentración y expansión económico-espacial.

Las mejoras de las comunicaciones y del transporte aparejadas por los cambios tecnológicos reducen la dimensión del espacio como distancia, tanto en tiempo como en costo, y modifican así el orden espacio-temporal de cada momento histórico. De este modo, se amplía la escala espacial de la concentración, y se intensifica la densidad de las redes de flujos.

Dada la tendencia a la especialización y concentración de actividades del proceso de acumulación del capital (tanto en la esfera de la producción como de la reproducción social), la construcción del espacio capitalista es en esencia desigual. Por consiguiente, cada fase de reestructuración económica se materializa por medio de la promoción de desarrollo económico geográficamente diferencial, basado en la transferencia territorial de valor, sea por mecanismos inherentes al propio capital o por la acción de políticas sobre el espacio ([Martins y de Sequeira Santos, 1991](#)).

Como la naturaleza del fenómeno es la misma en todas las escalas, la economía globalizada revaloriza las ventajas comparativas de las grandes ciudades. Hoy las metrópolis latinoamericanas concentran población e inversiones y se expanden territorialmente. Sus estructuras internas también se expanden y desconcentran el espacio central, mediante la urbanización de lugares periféricos destinados a sectores de medianos y altos ingresos. Sendos aspectos están estrechamente vinculados a la movilidad interior de las metrópolis.

En este sentido el transporte, en tanto que parte del proceso de acumulación del capital y elemento constitutivo de la producción del espacio urbano, cumple la doble función de:

- posibilitar la concentración y especialización de actividades y la expansión territorial del aglomerado;
- intervenir en la valorización diferencial del suelo mediante la distribución espacial de accesibilidad, generando desigualdades socioespaciales al interior de la ciudad.

Por lo tanto el transporte, en cuanto herramienta de organización y control del espacio, también cambia conforme se reorganiza la economía y su base territorial, generando y/o profundizando desequilibrios territoriales y socioeconómicos.

Los estudios sobre la ciudad, como lugar de la economía global producidos desde las ciencias sociales en general, destacan el papel del transporte como infraestructura de vinculación necesaria para la concentración y expansión económica y territorial que apareja el proceso de mundialización ([Castells, 1995](#); [Sassen, 1992](#); [Fernández Durán, 1993](#); [de Mattos, 1997](#)).

Este tema se recoge desde la especialidad. La simple revisión de los temarios de reuniones técnicas y académicas da cuenta de la atención puesta en el papel de las inversiones en infraestructura destinada al automóvil particular como elemento estructurante de la expansión de la centralidad de las grandes metrópolis, y en los problemas asociados a la congestión del tránsito (de circulación, ambientales, económicos, etc.) y a la movilidad diferencial de quienes acceden al automóvil. La dicotomía entre transporte público y transporte privado aparece, pues, como uno de los aspectos más controvertidos de la política sectorial actual.

En cuanto a la política de transporte público específicamente, se enfocan las transformaciones producidas por los procesos de reforma del Estado y reestructuración económica, pero se profundiza poco sobre sus efectos en la producción de desigualdades socioeconómicas y territoriales, y en especial sobre su vinculación con la dinámica de la nueva tipología de ciudad.

La reestructuración económica apareja cambios también en los agentes y en los mecanismos de la articulación económica del espacio. Cambia el estado y el perfil empresario, y la relación entre el poder político y el económico. Por lo tanto, hay una nueva forma de producción de la política de transporte público, es decir, hay una nueva "oferta" de movilidad.

Cabe preguntarse entonces, ¿cuál es el papel del transporte público en la producción del espacio de las grandes metrópolis? Esto es nos lleva a interrogarnos sobre *la relación efectiva entre política de transporte público y cambios en las condiciones sociales y en las estructuras territoriales*.

Este trabajo forma parte de una investigación en curso que analiza la estrategia y estructura empresarial del transporte urbano de pasajeros de la Región Metropolitana de Buenos Aires (en adelante RMBA), y la estrategia y estructura regulatoria del Estado, como elementos decisivos de la producción de la política de transporte público y consecuentemente de su rol en la producción del espacio urbano en este momento histórico. El presente artículo hace referencia fundamentalmente al nuevo perfil de los operadores.

Nos orientan los siguientes interrogantes: ¿Es posible hablar de reestructuración del transporte público de la ciudad metropolitana de Buenos Aires? ¿Qué características tiene este proceso? ¿Hacia dónde se vislumbra el cambio?

Nuestra hipótesis de trabajo es que la completa incorporación del transporte urbano de pasajeros como ámbito de valorización del capital, a partir del cambio en la gestión ferroviaria, junto con los diferentes requerimientos de movilidad de la ciudad, desencadenan la redistribución del mercado de viajes de la RMBA. Dicha situación implica una reconversión de la estructura empresaria, según las tendencias dominantes del proceso de acumulación actual hacia la expansión y concentración económica del capital, y una revisión de las estrategias empresarias, acordes a los cambios de la demanda.

Conforme a lo expuesto, se aborda el análisis conjunto de todos los modos que componen el sistema de transporte público de la región (esto es, el ferroviario de superficie y subterráneo y el automotor). Pero no se utiliza como método de estudio la tradicional segmentación "por modo" (con excepción de la primer etapa de diagnóstico), sino la estructura y estrategia de las empresas operadoras, como un eje transversal y de articulación entre los mismos. De esta manera se habilita la observación de procesos (como los de expansión e integración económica) que escapan a los criterios convencionales de análisis. Estamos en una fase de cambio acelerado y profundo, y precisamente por ello es fundamental poder planificar. Pero inevitablemente esta planificación debe

aceptar la incertidumbre e incorporar el concepto de ruptura de tendencias, a partir de la identificación, caracterización y clasificación de los actores y de sus estrategias, pues hoy más que nunca la planificación del transporte es una tarea de conciliación de intereses. Nuestro aporte va en este sentido, y esperamos que sea útil para la realización de estudios comparativos con otros casos de Latinoamérica.

II. MOVILIDAD Y TERRITORIALIDAD DE LA CIUDAD METROPOLITANA EN EL CAPITALISMO AVANZADO

Desde hace unos años se están produciendo importantes transformaciones en la estructura socioeconómica y territorial de la RMBA y, por ende, en su movilidad.

A partir de 1980 la tasa media anual de crecimiento de la RMBA registra un descenso mayor que la de los otros centros urbanos del país. Sin embargo, la Capital Federal revierte en el período intercensal 1980-91 la tasa negativa de crecimiento de los decenios anteriores. Al mismo tiempo, presentan un crecimiento superior a la media los partidos de la conurbación más alejados y con densidades relativamente bajas, aumentando la expansión territorial del aglomerado ([Torres, 1997](#)).

Asimismo, en la década del 80 se inicia un proceso de redistribución interna de la población. Los sectores sociales de altos ingresos protagonizan una expansión de la metrópolis impulsada por un cambio en la pauta residencial, optando por el asentamiento permanente en la periferia, en áreas privadas circunscritas y con seguridad (barrios y clubes privados). Este cambio es acompañado por la descentralización de servicios, tanto comerciales como educativos, recreativos, de salud, etc. ([Corvi, 1996](#)). En forma paralela, avanzan rápidamente obras de infraestructura destinadas a mejorar la circulación privada por automotor, asociadas a emprendimientos comerciales e inmobiliarios (autopistas, centros comerciales, hipermercados, clubes y barrios privados), con una fuerte tendencia a la desconcentración territorial.

Esto se complementa con el reciclado de instalaciones en el área central de la ciudad, generalmente vinculado a torres para oficina o viviendas de categoría. En ambos casos, los desplazamientos generados son mayormente prescindentes del transporte público; más precisamente, la elección de la

periferia como lugar de residencia y consumo está asociado a la facilidad y celeridad con que pueden realizarse los desplazamientos hacia el centro de la ciudad, o bien, evitarse.

En tanto, los sectores de bajos ingresos también impulsan una expansión de la metrópolis, pero lo hacen principalmente hacia el sudoeste, hacia zonas marginales tanto en términos ambientales como de infraestructura.

También la actividad productiva de la Región Metropolitana de Buenos Aires (en adelante RMBA) sufre transformaciones económicas y territoriales significativas. Se cierran pequeños y medianos comercios e industrias, relocalizándose los grandes establecimientos en aquellos partidos de la conurbación con mejores condiciones de accesibilidad. Se utilizan en forma considerable servicios contratados para el transporte de personal, y también para recorridos entre pares de orígenes y destinos preestablecidos para contingentes limitados a tarifa libre (charters). Crecen el desempleo, el subempleo y las formas de trabajo domiciliario. Consecuentemente, los viajes por transporte público han disminuido y la direccionalidad de los desplazamientos ha cambiado.

Si comparamos los indicadores de movilidad de los últimos años² ([Tabla 1](#)), vemos que mientras la población de la región aumentó un 37% entre 1970 y 1992, la cantidad de viajes realizados lo hizo tan sólo un 3,7%, lo cual evidencia una fuerte caída de la movilidad cotidiana de la población.

TABLA 1
LA MOVILIDAD EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES ENTRE 1970-90

Indicadores	1970	1992	%
Población (millones)	8,9	12,2	37%
Viajeados (millones)	17,4	18,05	3,7%
Viajes al transporte público (%)	66,7	59,7	-11%
Viajes a pie (%)	* 8,1	** 9,2	14%
Viajes en automóvil (%)	15,4	24,3	57,9%
Viaje al trabajo/total de viajes (%)	53	60	13,2%

Fuente: Argentina-NOSEP, 1972; Encuesta yerbos, 1993. Elaboración propia.
* 5 ó más cuadras. ** 10 o más cuadras.

Por otra parte, la participación del transporte público en el período considerado se redujo un 11%, en tanto la participación de los desplazamientos a pie se incrementó un 14% y en automóvil particular un 58%. Esta polaridad refleja el proceso regresivo de distribución del ingreso de las últimas décadas. El aumento de los desplazamientos a pie es considerablemente mayor si

atendemos que en 1970 se consideraban viajes de 5 o más cuadras, y en 1992 de 10 ó más cuadras. En tanto el viaje al trabajo sigue siendo el principal motivo de desplazamiento, lo cual es coherente con la menor movilidad relativa actual.

A pesar de lo escueto de la información presentada, es posible afirmar que *hay cambios de importancia en la estructura urbana y en la movilidad reciente* de la RMBA, que en resumen indican que:

- la metrópolis se expande geográficamente;
- la expansión es protagonizada por sectores de altos y de bajos ingresos;
- hay cambios en el uso del suelo;
- la segregación socioterritorial se profundiza;
- la dependencia del transporte público de los sectores de altos ingresos disminuye y aumenta la de los sectores de bajos ingresos;

lo cual supone:

- *un requerimiento de movilidad sostenido, a pesar de la disminución de la tasa de crecimiento demográfico y de las nuevas formas de trabajo y localización,*
- *un requerimiento de movilidad diferente, con nuevas direcciones y patrones de desplazamiento.*

A nuestro entender, esta nueva demanda de movilidad (en volumen, tipo y dirección) constituye un auténtico input desestabilizador de la hasta ahora "rígida" oferta de transporte público de la región. En virtud de la longitud de los desplazamientos y de las características socioeconómicas de la demanda, esta nueva demanda posiciona favorablemente la performance del ferrocarril suburbano, lo cual involucra a los restantes medios del sistema.

Veamos a continuación qué sucedió con el sistema de transporte público metropolitano (STM) en las últimos años, para determinar si corresponde hablar de un proceso actual de reestructuración.

III. DIAGNÓSTICO: SITUACIÓN RECENTE DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

El STM experimenta cambios importantes en el primer quinquenio de los años 90 que involucran fundamentalmente su organización jurídico-institucional y alcanzan también a otros aspectos.

A. Cambios jurídico-institucionales

Como parte de la reforma del Estado impulsada en 1989 por la Ley N° 23696, entre 1994 y 1995 se concreta la concesión de los servicios ferroviarios metropolitanos, como medida de saneamiento y reestructuración de la empresa estatal Ferrocarriles Argentinos. La disposición abarca la red de subterráneos, concesionada como parte de un mismo grupo de servicios junto con una línea de superficie ([ver tabla 8](#)). Por ello en adelante la referencia a los ferrocarriles metropolitanos incumbe a ambas modalidades, de superficie y subterráneo. De este modo, *la operatoria de todos los modos del sistema queda en manos privadas*.

Complementariamente, en 1994 se establece un nuevo marco normativo para el autotransporte metropolitano de jurisdicción nacional (Decreto N° 656/94), que promueve la regularización de los permisos de explotación de los operadores, mediante la reglamentación de servicios de oferta libre y la diversificación de la oferta de servicios públicos. Por esta razón el decreto fue denominado de desregulación, aunque mantiene para los servicios públicos el régimen tradicional de regulación por franquicia. Reseñamos seguidamente algunos de los aspectos modificados, ilustrativos del perfil asumido por la estrategia regulatoria:

- los requisitos patrimoniales, fiscales, previsionales y de equipamiento se aplican de manera uniforme a las empresas de servicios públicos y se hacen extensivos a los servicios de oferta libre;
- los permisos de explotación se otorgan a los operadores preexistentes sin llamado a licitación (cumplidos los requisitos antedichos);
- el plazo de concesión de los servicios públicos se prolonga a 10 años;
- se permite la formación de uniones transitorias de empresas para la prestación de servicios públicos, además de las tradicionales sociedades de personas, de acciones o cooperativas;
- no se establecen reglas para la composición o transferencia de capital accionario;
- no se contempla la revisión de rutas.

De este modo la reglamentación supera restricciones a un *proceso de reorganización empresarial* en gestación, al que nos referiremos más adelante.

Pero la reforma institucional no sólo modificó la forma de gestión del STM, sino también la de regulación y control. Si bien el Decreto N° 1143/91, que estableció las pautas para la concesión de los servicios ferroviarios, preveía la creación de un órgano metropolitano destinado al control y la planeación conjunta de los distintos medios del sistema (Autoridad de Transporte del Área Metropolitana, ATAM), esto no fue llevado a cabo.

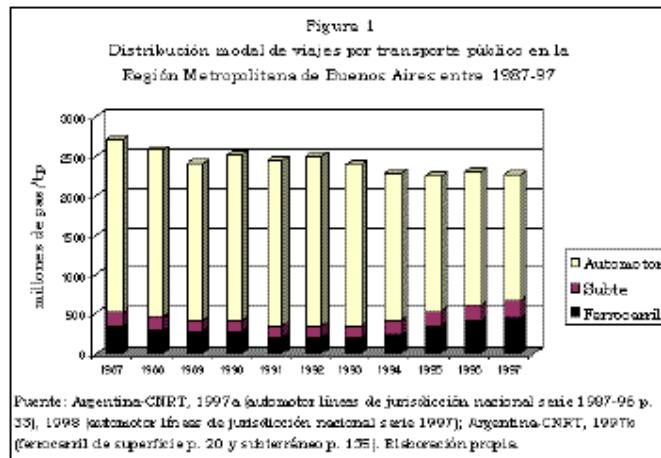
No obstante, tras sucesivas fusiones y absorciones administrativas, en 1996 el Decreto N° 1388 crea la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) como órgano de control también del transporte público de la RMBA,³ y en 1998 el Honorable Congreso de la Nación aprueba la constitución de un ente regional de coordinación y planificación (Ente Coordinador del Transporte del Área Metropolitana, ECOTAM), que entrará en funciones una vez que adhieran la Legislatura de la Provincia de Buenos Aires y la de la Ciudad Autónoma, y los Consejos Deliberantes de los 42 municipios aglomerados.⁴ En tanto, desde la Secretaría de Transporte no se sigue ninguna política explícita de planificación.

Estos cambios jurídico institucionales fueron acompañados por otras transformaciones de importancia.

B. Cambios en la distribución modal de la demanda

Como dijimos anteriormente, *la demanda del transporte público disminuye* en los últimos tiempos, pero recientemente también *cambia su distribución modal*. A partir de la concesión de los servicios ferroviarios suburbanos se inicia una fuerte recomposición de la demanda de los medios guiados, que perfila una consecuente reestructuración del sistema en su conjunto.

Si bien el autotransporte continua siendo el modo dominante del sistema, realizando el 70% de los viajes de la región, en los últimos años ha perdido peso frente a los medios guiados. Entre 1992 y 1997 los pasajeros transportados por ferrocarril de superficie ascienden un 118% y un 28% los del subterráneo, mientras que los del autotransporte descienden un 28%. Cabe aclarar que el estado de abandono del ferrocarril previo a la concesión, llevó a los niveles más bajos de la serie histórica. No obstante, respecto a 1987 el ascenso de la demanda de los ferrocarriles suburbanos es del 34% y del 24% respecto a 1978.

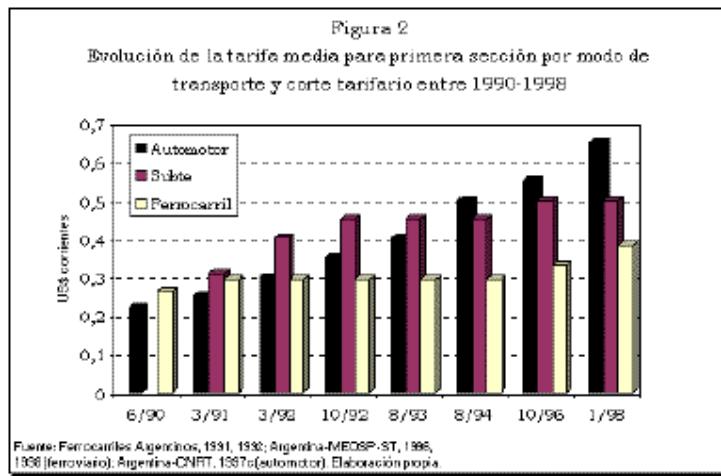


En tanto, la distribución actual del tráfico ferroviario por línea es semejante a la década del 80, salvo por el notable incremento registrado en la línea Roca a partir de su electrificación. Asimismo, el recorrido medio de los pasajeros se mantiene constante.

La recuperación de la demanda de los medios guiados se asocia en parte al fuerte control de la evasión realizado por los operadores privados inmediatamente después de tomar posesión del servicio. De hecho, durante el primer año de la concesión la demanda creció en promedio un 50%. Pero otros dos aspectos se vinculan a esta situación: uno, la relación tarifaria intermodal; otro, el re establecimiento de los parámetros operativos mínimos.

C. Cambios en la tarifa

A pesar de la estabilidad de la economía y del estancamiento salarial resultante del Plan de Convertibilidad de la economía dispuesto en 1991, *las tarifas de todos los modos de transporte público ascendieron* considerablemente. La [Figura 2](#) muestra que entre 1991 y 1998 la tarifa media del autotransporte de jurisdicción nacional aumenta un 242%, la del subterráneo un 61% y la del ferrocarril un 32%. Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la inflación en el mismo período fue del 81% según precios al consumidor y del 20% según precios al por mayor.



De este modo, a partir de la concesión de los ferrocarriles suburbanos también *cambia la relación tarifaria intermodal* que históricamente mantuvieron los modos del STM, volcándose a favor de los medios guiados. En un contexto de reducción del poder adquisitivo del salario y de problemas de empleo, es presumible que esta situación coadyuve a explicar el incremento de la demanda de los medios guiados.⁵

Por otra parte, el notable aumento de la tarifa del autotransporte público es acompañado por una reducción de la demanda. Paradójicamente, la *rentabilidad promedio* de la actividad entre 1992 y 1996 en lugar de mermar *se incrementa* alrededor de un 37% en términos del ingreso por kilómetro y de un 25% en términos del ingreso por vehículo ([Tabla 2](#)).

TABLA 2
SERVICIOS PÚBLICOS COMUNES POR AUTOMOTOR DE JURISDICCIÓN NACIONAL DE LA REGIÓN METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

	1992	1993	1994	1995	1996
PASAJEROS/TRANSPORTADO (millones)	2079	2002	1694	1669	1651
RECAUDACIÓN (millones de \$)	756	684	975	988	1049
INGRESO/KILOMETRO	1,02	1,14	1,28	1,29	1,4
INGRESO/VEHICULO	86070	84403	104920	103023	108039

Tarifa media por solo calendario y sección tarifaria. No se incluyen servicios semirrápidos, que incrementan notablemente los pasajeros transportados durante el período considerado.

Fuente: Argentina-CNRT, 1997c. Elaboración propia.

La evolución reciente de la tarifa del transporte público expresa un cambio en el requerimiento económico y social de movilidad del patrón de acumulación actual, diferente al de la concepción político-filosófica del servicio público que acompañó al Estado interventor, el cual necesitaba garantizar una movilidad masiva, esto es, generalizada ([Gutiérrez, 1997](#)). Por lo pronto, estos elementos

parecen indicar que también el transporte público reproduce el signo de la exclusión social distintivo del nuevo orden económico mundial.

D. Cambios operativos

A pesar de la profundidad de los cambios indicados, las variaciones de los indicadores operativos del sistema registradas a lo largo de las últimas décadas no son sustantivas. Veamos algunos datos.⁶

Conforme a la [Tabla 3](#), los ferrocarriles suburbanos de superficie de la RMBA prestan servicio actualmente en una red más chica con un 36% más de coches que en 1978, a pesar de lo cual los kilómetros recorridos por coche disminuyen un 10% y por tren un 28%. En tanto, se corren formaciones más grandes. Por consiguiente, con trenes más grandes y más coches se presta menos servicio. Paralelamente, se incrementa el rendimiento de la capacidad por tren y por coche, aumentando la carga media. Estos dos últimos indicadores son los que presentan los mayores cambios, ascendiendo un 98% la cantidad de pasajeros por tren y un 73% los pasajeros por coche.

TABLA 3
INDICADORES OPERATIVOS DE LOS FERROCARRILES DE SUPERFICIE SUBURBANOS

Indicadores	1978	1996
Longitud de la red en servicio (kilómetros)	816	739
Estaciones	241	237
Coches en servicio	1038	1440
Coches-kilómetro (miles/año)	143911	130807
Trenes-kilómetro (miles/año)	29586	23055
Formación media	4,9	5,6
Pasajeros-tren	260	214
Pasajeros-coche	52,8	91,3
Pasajeros-kilómetro (millones)	7,7	9,2
Recorrido medio (kilómetros)	21	19,5
Velocidad media (kilómetros/hora)	45,5	35,8

* Estaciones, paradas y apeaderos.

Fuente: Argentina-PEN-Plan Nacional de Transporte, 1979; Argentina-CNRT, 1996.

Elaboración propia.

TABLA 4
SERVICIOS FERROVIARIOS SUBURBANOS DE PASAJEROS. REGULARIDAD ABSOLUTA, RELATIVA Y CUMPLIMIENTO DE PROGRAMA. AÑOS 1992, 1993 Y 1996

	1992			1993			1996			
	TREN PROG	REG. ABS.	REG. REL.	TREN PROG	REG. ABS.	REG. REL.	TREN PROG	REG. ABS.	REG. REL.	CUMPL. PROG
Bermardo*	115696	0,81	0,88	0,82	88870	0,74	0,83	0,9	0,9998	0,95
Mitra	178173	0,73	0,79	0,87	175460	0,7	0,8	0,87	170375	0,96
Roca	195272	0,68	0,94	0,7	199897	0,68	0,92	0,74	246877	0,96
San Martín	61239	0,62	0,81	0,78	42736	0,88	0,87	0,96	56805	0,9
Belgrano norte	44120	0,82	0,93	0,88	39210	0,85	0,96	0,99	47417	0,86
Belgrano sur	48224	0,61	0,75	0,8	47529	0,39	0,65	0,54	49149	0,95
Urquiza	59736	0,68	0,96	0,92	59467	0,92	0,97	0,95	67734	0,94
Media	80376	0,74	0,87	0,82	93139	0,73	0,86	0,84	105422	0,83

Nota: Regularidad absoluta: puntuales/programados. Regularidad relativa: puntuales/ocorridos.

*Incluye servicio Hondo-Temperley, entregado en concesión como parte de la ex línea Roca.

Fuente: PEMUSA, 1992/93; Argentina-CNRT, 1997b. Elaboración propia.

Si bien no pudieron confrontarse datos sobre frecuencias e indicadores de regularidad (cumplimiento de programa y trenes puntuales), estos últimos son

los que más mejoran respecto a los años 1992 y 1993, debido a la realización de inversiones destinadas a la recuperación de las condiciones operativas mínimas, aunque presentan diferencias entre las distintas líneas. Esta situación es generalizable a los servicios subterráneos.

Las mayores deficiencias de Ferrocarriles Metropolitanos S. A. (empresa creada en 1991 para gestionar los ferrocarriles suburbanos hasta su concesión) se refieren al cumplimiento del programa de servicio, más que al cumplimiento del horario de los trenes efectivamente corridos, lo cual indica el peso tenido por las cancelaciones. Estas se agravan particularmente en 1992, año de presentación de las ofertas económicas de los concesionarios. La ex línea Urquiza y Belgrano Norte presentan indicadores semejantes antes y después del cambio de gestión, aunque la cantidad de trenes corridos es superior actualmente. La ex línea San Martín mejora el cumplimiento de programa, pero mantiene una puntualidad similar. El Belgrano Sur es el que manifiesta la mejoría más notable, también importante en la ex línea Mitre, Sarmiento y Roca.

Por lo tanto, la gestión actual del servicio ferroviario de superficie modifica fundamentalmente el rendimiento de la capacidad media por coche y por tren, y la puntualidad y cumplimiento del servicio. Esto acompaña el crecimiento de la demanda, a pesar que la velocidad comercial media del servicio es un 22% inferior a la de 1978.⁷

TABLA 5
INDICADORES DEL AUTOTRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO. LÍNEAS NACIONALES

Indicador	Unidad	1982	1997	1997*
Cantidad de empresas	Unidades	137	112	90
Promedio de líneas por empresa	Unidades	1,08	1,26	1,6
Unidades en servicio (incluye distintas líneas)	Unidades	9681	9345	9345
Promedio de vehículos por empresa	Unidades	71	83	103
Antigüedad media	Años	4	4,9	4,9
Kilómetros recorridos	Millones	745	779	779
Kilómetros/vehículo	Kilómetros	78,55	84,62	84,62

Note: Las líneas nacionales unen los partidos aglomerados de la Provincia de Buenos Aires con el Distrito Federal o circulan dentro de él. Dentro de la región metropolitana también hay líneas comunales (enclaves dentro del ejido de un partido), y provinciales (entre dos o más).

*Identifica empresas conglomeradas puestas de empresas.

Fuente: Argentina. PNT. Plan Nacional de Transporte, 1983; Argentina. CNRT, 1997, 1998. Elaboración propia.

En cuanto al autotransporte público de jurisdicción nacional, se observa en la Tabla 5 que el *parque* actual es *algo inferior* al de 1982, en tanto su *antigüedad media* es un 22,5% *mayor*.⁸ El total de kilómetros recorridos aumenta un 5% y la media por vehículo lo hace casi en un 10%. Contrariamente, *el número de empresas* disminuye un 18%, *al tiempo que el número de líneas por empresa* y

el parque medio crecen un 17%. Vale decir, el parque total del autotransporte público es algo menor y más viejo que en la década pasada, y las empresas son más grandes, tanto en cantidad de vehículos como de rutas atendidas. Sin embargo, estos datos subestiman la dimensión de las transformaciones acaecidas, pues las mediciones se basan en la definición tradicional de empresa operadora, identificada con una razón social bajo la que se operan una o más líneas. Quedan fuera de su alcance nuevas tipologías surgidas en los últimos años: las empresas conglomerales y las uniones de empresas (empresas con diferente razón social controladas por un mismo capital o grupo de capitales, respectivamente). Para adecuar el criterio de identificación a la aprehensión de estos casos, el trabajo aplica una metodología diferente. Se definen las empresas de autotransporte público de pasajeros atendiendo a la composición de cada razón social, a fin de establecer su vinculación con una misma persona física o grupo empresarial. La Tabla 5 muestra que *la disminución del número de empresas respecto a 1982 pasa a ser del 34%, el aumento del parque medio del 45% y el número de líneas por empresa crece casi un 50%.*⁹

Las mayores transformaciones del sector corresponden, pues, a la dinámica y al perfil de empresas operadoras, más que a las características operativas del servicio prestado. Las empresas autotransportistas, privatizadas anticipadamente a principios de la década del 60, consolidan pues un paulatino pero creciente proceso de concentración económica ([Gutiérrez, 1998](#)). Veamos más puntualmente este aspecto. En adelante los datos se calculan conforme a nuestra metodología.

TABLA 6
EMPRESAS DE AUTOTRANSPORTE DE JURISDICCIÓN NACIONAL.
CLASIFICACIÓN POR TAMAÑO

1982	Número de Empresas	%	Parque	%	Media	Antigüedad media
≥ Media	45	33	5128	53	114	3.5
< Media	92	67	4553	47	30	4.4
Total	137	100	9681	100	71	4
1997						
≥ Media	31	34	5983	65	193	5
< Media	59	66	3262	35	55	4.9
Total	90	100	9245	100	103	4.9

Fuente: Argentina-PEN-Plan Nacional de Transporte, 1979, 1983; Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

Según la [Tabla 6](#), entre 1982 y 1997 la proporción de empresas mayores y menores a la media se mantiene constante. Sin embargo las empresas más

grandes concentran una proporción mayor del parque actualmente, mientras que en 1982 se distribuía de forma más o menos pareja entre ambos grupos. El tamaño medio de las empresas según el parque creció un 45% en el lapso considerado, pero las mayores a la media lo hicieron en un 69%, en tanto las menores sólo en un 10%.

TABLA 7

LINEAS DE AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES POR JURISDICCION

	Líneas 1982	Líneas 1997
Jurisdicción nacional	148	141
Jurisdicción provincial	58	107
Jurisdicción comunal	93	80
Total	299	328

Fuente: Argentina-PEI-Plan Nacional de Transporte, 1979, 1983,
Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

En sentido inverso a la progresión del número de empresas, se percibe en la Tabla 7 que el número de líneas de la región aumentó un 10% entre 1982 y 1997 (Tabla 7).

En síntesis, *se verifica en el autotransporte un importante proceso de concentración empresarial, en un contexto de contracción de la demanda, sin alteraciones operativas significativas*. En tanto *la rentabilidad de la actividad aumenta en forma notable, soportada en el incremento de la tarifa*.

D. Cambios en los operadores: el origen del capital

La concesión de la red ferroviaria de pasajeros suburbanos se otorgó a tres grupos de empresarios. Dos consorcios obtuvieron tres líneas cada uno (Metropolitano y Metrovías/TBA) y un consorcio, una línea (Ferrovías).

La Tabla 8 resume la composición de los consorcios ferroviarios. Se observa que están liderados por *empresas autotransportistas*, asociadas a *empresas constructoras de grandes grupos económicos locales* (partícipes en los consorcios de otras concesiones),¹⁰ y a *empresas extranjeras proveedoras de material rodante* ferroviario. Por lo tanto, el cambio de gestión de los ferrocarriles suburbanos incorpora a la operación del STM capitales intermodales, extrasectoriales y extranjeros.

TABLA 8
COMPOSICIÓN DE LOS CONSORCIOS FERROVIARIOS METROPOLITANOS

Consorcio	Grupos accionistas	Participación	Línea
TEA	Cometrans S.A.	41,65	Mitre
	Mk Rail Corporation	41,65	Sarmiento
	Burlington Northern Railroad Co.	16,7	
Metrovías S.A.	Bentley Raggio e Hijos S.A.	28,22	Unquía
	Cometrans S.A.	28	Suburbios
	Rail S.A. de Inversiones	27,08	
	Burlington Northern Railroad Co.	16,7	
Ferrovías SAC	Tac	34,69	Belgrano
	Emepa	31,56	Norte
	Pilar	3,13	
	Compa	10	
	Comviel	12,5	
	Graglia	3,25	
	Picos	3,25	
	Transurb	1	
	Ecofisa	0,63	
TMB	Ormes S.A.	22	Belgrano Sur
	Roman S.A. C.	15	
	Eac S.A.	10	
	Comivisa	3	
	DgtElet S.A.	3	
	Autotransportistas +	42,75	
	Trainmet S.A.	4,25	
TMR	Ormes S.A.	22	Roca
	Roman S.A. C.	15	
	Eac S.A.	10	
	Comivisa	3	
	DgtElet S.A.	4,25	
	Autotransportistas +	42,75	
	Trainmet S.A.	4,25	
TMS	Ormes S.A.	22	San Martín
	Roman S.A. C.	15	
	Eac S.A.	10	
	Comivisa	3	
	DgtElet S.A.	4,25	
	Autotransportistas +	42,75	
	Trainmet S.A.	4,25	

Nota: se registran empresas de autotransporte de pasajeros.

Conjunto de 45 accionistas. A fines de 1996, 32 se incorporan a Trainmet S.A., que totaliza 18 accionistas.

Fuente: Argentina-CNRT, 1997 a, pp. 4, 9, 14, 19, 24, 29; Argentina-IGJ, 1997 a, 1997 b. Elaboración propia.

Si se desagrega la composición de las sociedades anónimas Cometrans y Trainmet, se observa que están integradas por *empresas autotransportistas*, de las cuales un 87% *operan servicios locales, es decir, en el ámbito de la RMBA*.¹¹ El 13% restante presta servicios de escala urbana no metropolitana, interurbana o son empresas de transporte y afines.¹² Por lo tanto, el STM registra un cambio profundo en cuanto tipo de capital de las empresas transportistas de la región, caracterizado por una mayor diversidad y complejidad de los agentes. Se incorpora capital extranjero (como asesores técnicos de la operación ferroviaria) y capitales extrasectoriales (de grupos económicos locales). Se consolida y expande el capital intrasectorial mediante la incorporación de empresas autotransportistas de escala interurbana y urbana no metropolitana, pero fundamentalmente mediante *la expansión del autotransporte local, que deviene en capital intermodal*. Resumiendo, *en los últimos años se producen cambios en la demanda, en los precios y en los operadores del transporte público de la región*. Considerando que para los capitales privados que gestionan el servicio, la movilidad metropolitana constituye un "mercado" de viajes, es dable esperar que si la

demandas y los precios del mercado sufren cambios, las empresas renuevan su estructura y estrategias.

Pasamos entonces a caracterizar el *nuevo perfil* del capital sectorial local: las *empresas transportistas intermodales de la región*, esto es, las *empresas autotransportistas que intervienen en la operación ferroviaria* (en adelante *empresas intermodales o ferroempresas*).

IV. LOS OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO: UN NUEVO PERFIL EMPRESARIAL

A. La estructura empresarial

La organización del autotransporte colectivo local, originalmente fundada en empresas que atendían una única traza o línea a la que se asociaba su razón social, se hizo más diversa con su evolución y esto se refleja en el heterogéneo conjunto de las empresas intermodales (o ferroempresas).

1. *Tipo de empresa*

Las ferroempresas operan un número diverso de líneas que oscila entre 1 y 15. El 40% de las ferroempresas tiene estructura "tradicional" (es decir, atienden una sola línea), pero son dueñas de sólo el 13% del total de trazas servidas por las empresas intermodales. Junto con las empresas dueñas de hasta cuatro líneas, representan el 84% de las ferroempresas y poseen el 50% de las líneas. El otro 50% pertenece a sólo 11 empresas ([Tabla 9](#)).

TABLA 9
CLASIFICACION DE LAS FERROEMPRESAS
SEGUN EL NUMERO DE LINEAS OPERADAS
(DE JURISDICCION NACIONAL, PROVINCIAL Y COMUNAL)

Líneas/empresa	Nºm. empresas	%	Total líneas	%
1	27	40	27	13
2-4	30	44	78	38
5 ó +	11	16	100	49
TOTAL	68	100	205	100

Fuente: Argentina: CNRT, 1998; Lumi Transportes, 1997.
Elaboración propia

Por otra parte, las empresas que poseen mayor número de líneas prestan servicio en *trazas de distinta jurisdicción* bajo la misma razón social, es decir, atienden líneas nacionales, provinciales y comunales. En algunos casos también tienen líneas *urbanas no metropolitanas o interurbanas*.¹³

Entre las empresas intermodales o "ferroempresas" se registra, asimismo, *la pertenencia de dos o más razones sociales a una misma persona física o jurídica*, esto es, la existencia de empresas con *estructura conglomeral*,

semejantes al grupo empresario. El 14% de las empresas intermodales tiene esta estructura.¹⁴ Asimismo, el 7% de las ferroempresas posee también "no-ferroempresas", es decir, empresas con distinta razón social que no integran los consorcios ferroviarios.

Sólo en dos casos (Grupo DOTA y Grupo PLAZA) se adopta la estrategia de presentarse como grupos empresarios frente a los usuarios, identificándose mediante el color de sus unidades. Pero no son los únicos, e incluso ellos poseen también otras empresas que no comparten su razón social.¹⁵

La metodología "oficial" de estimación del número de empresas del sistema en función de la razón social de los permisionarios, es incapaz de dar cuenta de esta situación y, por ende, de dimensionar adecuadamente la entidad del proceso de concentración empresarial o los indicadores operativos de la actividad (de los que, entre otras cosas, depende el cálculo de la tarifa, por ejemplo).

Procedemos ahora a componer las empresas intermodales por tamaño, a fin de profundizar en el análisis de los procesos de concentración y expansión económica.

2. Tamaño de empresa y concentración económica

Clasificamos las empresas intermodales o ferroempresas del STM según su tamaño considerando el parque móvil y el número de líneas, y las comparamos con el total de las empresas de autotransporte urbano de la región.¹⁶

Como se observa en las Tablas 10 a 13, *la mayoría de las empresas grandes* de autotransporte público de jurisdicción nacional *participan* en los *consorcios ferroviarios* (el 74%); y *no participa la mayoría de las empresas chicas* (el 68%). Además, el 83% de *las no ferroempresas tiene un tamaño de parque menor a la media*; en cambio, el 55% de las ferroempresas tiene un tamaño mayor a la media. La *antigüedad promedio* del parque es *similar* para los diferentes tamaños y tipos de empresas (ferroempresas y no ferroempresas), lo cual responde al efecto nivelador de la normativa vigente en cuanto a la renovación de vehículos.¹⁷

TABLA 10

EMPRESAS AUTOTRASPORTE METROPOLITANO DE JURISDICCIÓN NACIONAL MAYORES A LA MEDIA SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE

1997	Número de empresas	%	Parque	%	Antigüedad Media
NO FERROEMPRESAS	8	26	1462	24	58
FERROEMPRESAS	23	74	4521	76	48
TOTAL	31	100	5983	100	5

Fuente: Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

TABLA 11

EMPRESAS AUTOTRASPORTE METROPOLITANO DE JURISDICCIÓN NACIONAL MENORES A LA MEDIA SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE

1997	Número de empresas	%	Parque	%	Antigüedad Media
NO FERROEMPRESAS	40	68	2320	71	49
FERROEMPRESAS	19	32	942	29	49
TOTAL	59	100	3262	100	49

Fuente: Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

TABLA 12
FERROEMPRESAS METROPOLITANAS DE JURISDICCIÓN NACIONAL SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE

1997	Número de empresas	%	Parque	%
≈ MEDIA	23	56	4521	83
≈ MEDIA	19	45	942	17
TOTAL	42	100	5463	100

Fuente: Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

TABLA 13

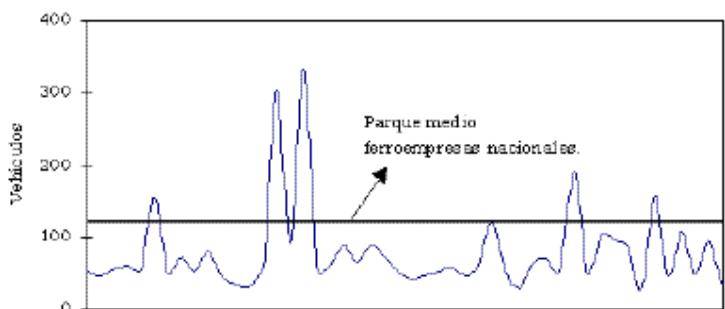
NO FERROEMPRESAS METROPOLITANAS DE JURISDICCIÓN NACIONAL SEGUN TAMAÑO DEL PARQUE

1997	Número de empresas	%	Parque	%
≈ MEDIA	8	17	1462	39
≈ MEDIA	40	83	2320	61
TOTAL	48	100	3782	100

Fuente: Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

Figura 3

Tamaño del parque de las no ferroempresas nacionales en comparación con el promedio de vehículos por empresa de las ferroempresas. Año 1997.



Fuente: Argentina-CNRT, 1998. Elaboración propia.

Empresas

En la [Tabla 14](#) vemos que las *ferroempresas de jurisdicción nacional* (que constituyen en promedio el 47% de los consorcios) representan el 47% de las empresas de la jurisdicción, poseen casi *el 60% del parque y el 63% de las líneas*, y la media de líneas por empresa duplica la de las no ferroempresas de la jurisdicción. Salvo cinco casos, las no ferroempresas se encuentran por debajo del parque medio de las ferroempresas.

TABLA 14
EMPRESAS DE AUTOTRASPORTE METROPOLITANO DE JURISDICCIÓN NACIONAL SEGÚN
PARQUE Y NÚMERO DE LÍNEAS

Parque	%	Nº Empresas	%	Nº Líneas*	%	Líneas/empresa	
						Empresas	Líneas*
Ferroempresas	59	42	47	92	63	2,19	
No ferroempresas	41	48	53	54	37	1,13	
Total	100	90	100	146	100	1,62	

*Incluye ex líneas que pasaron en el último año a ser operadas como líneas de otra empresa preexistente.

Fuente: Argentina-CNRT, 1998; Lumi Transportes, 1997. Elaboración propia.

TABLA 15

PARTICIPACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOTRASPORTE OPERADAS POR EMPRESAS
INTERMODALES (FERROLÍNEAS) SOBRE EL TOTAL DE LA REGIÓN POR JURISDICCIÓN

Jurisdicción	Ferrolíneas	Total líneas	Ferrolíneas/total
Nacional	99	141	70,2
Provincial	21	107	20,0
Comunal	42	80	52,5
Total	222	328	67,1

Nota: No se consideran námales.

Fuente: Argentina-CNRT, 1998; Lumi Transportes, 1997. Elaboración propia.

En conjunto, *las ferroempresas operan un porcentaje significativo del total de líneas* de las distintas jurisdicciones intervenientes en la RMBA, que ronda el 70% en el caso de las líneas nacionales y provinciales y el 50% en el de las comunales (Tabla 15).

Puede concluirse entonces que *hay un proceso de renovación empresarial y que tiende a la concentración económica*.

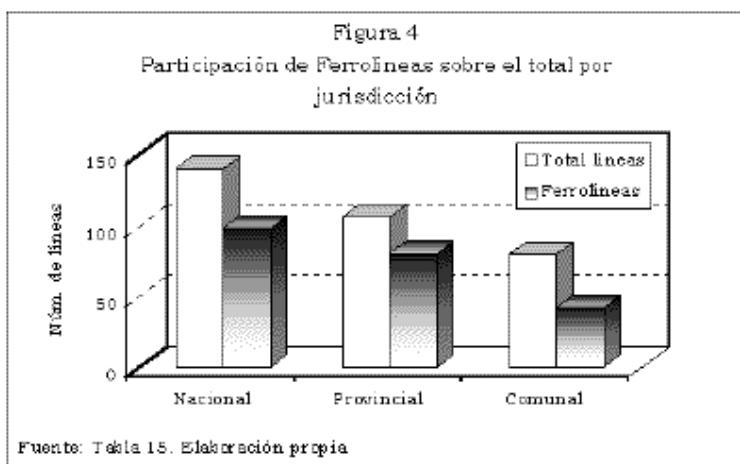
B. La estrategia empresarial

En consonancia con la dinámica de la acumulación capitalista, las empresas intermodales también conjugan estrategias de concentración y expansión económica. A fin de vislumbrar las tendencias de acción de los operadores, damos cuenta de hechos recientes necesariamente referidos al "quién es quién" de la actividad. A riesgo de resultar algo áridas, comentamos algunas observaciones al respecto.

1. Integración y diversificación económica

En cuanto al modo ferroviario se observa la integración de las actividades de mantenimiento y reparación de material rodante. Por ejemplo, la planta de reparación de material ferroviario Talleres Gral. San Martín, anteriormente de Fabricaciones Militares, pasa a ser explotada por la firma Morrison Knudsen Rail Systems of Argentina S.A., cuyo presidente es el mismo de Cometrans

S.A., quien también posee Talleres Sudamericanos S.A., otra empresa absorbida por la sociedad para la reparación de material ferroviario.



En el caso de las empresas autotransportistas la integración de las actividades de reparación y mantenimiento de las unidades se practica hace tiempo. Más reciente es el proceso de diversificación económica hacia actividades conexas (como las compañías de seguros, las empresas de correo y servicios o de informática para transporte, o la concesión de infraestructura, como en el caso de la Estación Terminal de Omnibus de Retiro, ETOR),¹⁸ a las que se le suman incursiones en otros rubros, como el de la recolección de residuos o la administración de fondos previsionales, por ejemplo.¹⁹

2. Acuerdos interempresariales: la política sectorial

La heterogénea composición interna de las sociedades de empresas intermodales, en cuanto a tamaño y tipo de empresa, remite al ámbito de la política empresaria sectorial.

La intervención de los colectiveros en la privatización ferroviaria se fundamentó en el interés por sostener el control de la actividad, evitando la entrada de nuevos competidores ante el ingreso de capitales privados al mercado ferroviario. Dada la multiplicidad de operadores existentes, este proceso fue canalizado a través de las cámaras empresariales.

Así, las sociedades de empresas intermodales se identifican con líneas políticas internas de las cámaras líderes de autotransportistas de pasajeros.

Las empresas del grupo Metropolitano pertenecen a la Cámara de Transporte

de la Provincia de Buenos Aires (CTPBA), a la Asociación Argentina de Empresas de Transporte Automotor (AAETA), y a la Cámara de Empresas de Transporte Automotor de Pasajeros (CETAP), integrantes de la Federación Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros (FATAP) (presidida hasta diciembre de 1997 por el entonces presidente de TMR y vice de TMB y TMS). Las de Cometrans pertenecen a la Cámara de Empresas de Autotransporte de Pasajeros (CEAP) (expulsada de la FATAP hasta 1997).

TABLA 16
FERROEMPRESAS SEGUN AFILIACION A CAMARAS EMPRESARIALES

<i>Perrocaril</i>	<i>Consortio</i>	<i>Sociedad Intermodal</i>	<i>Cámara</i>
Belgrano norte	Ferrovías S. A.	TAC limitada	AAETA
San Martín	TMB	Trainmet S.A.	CTPBA/CETAP/AAETA
Belgrano Sur	TMB		
Roca	TMB		
Urquiza	Metrovías S.A.	Cometrans S.A.	CEAP
Subte			
Premetro			
Mitre	TBA	Cometrans S.A.	CEAP
Sarmiento			

Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, más allá del móvil común al que aludimos anteriormente, no hubo una estrategia premeditada, ni comercial ni de mercado, para el conjunto de las empresas participantes. Esta acción fue conducida por los dirigentes de las cámaras, representantes de los intereses de las empresas más concentradas. De hecho, a partir de la toma de posesión de los servicios, la composición interna de las sociedades se modifica, registrándose en su interior transacciones comerciales indicativas de la misma dinámica concentradora del sector autotransportista en su conjunto. Retomamos este punto seguidamente. Por otra parte, entre los capitales más concentrados de ambas sociedades intermodales parecen existir intereses comunes más que contrapuestos. Por ejemplo, un miembro del directorio de Trainmet S.A. tiene su empresa en el grupo Cometrans, en tanto empresas de los grupos DOTA y Plaza (miembros de Cometrans S.A.) son accionistas de Trainmet S.A. Además, gestionan conjuntamente rutas mediante la formación de uniones transitorias (NUDO SA por ejemplo, asocia a la empresa Nuevos Rumbos SATACIFI —de Trainmet—, con DOTA S.A. —de Cometrans— en la operación de dos líneas). Asimismo, hacia fines de 1997 (momento en el que se prepara la renegociación de los contratos ferroviarios) hubo una importante reestructuración de la conducción

de las cámaras empresariales, indicativa de un cambio de signo político. La divergencia que predominó en la constitución original de Cometrans S.A. y Trainmet S.A., hoy no se manifiesta con claridad. Se entabla entre ambos grupos una relación más de cooperación y coparticipación que de competencia.²⁰

La renovación en la conducción y el liderazgo de las cámaras autotransportistas es coherente con la gestación de un cambio en la lógica empresarial. En los últimos años se registra un recambio generacional que apresta una revisión de la estrategia empresarial tradicional ([Barna y otros, 1996](#); [Corvi y Ribera, 1998](#); [Abramowicz y Bauchwitz, 1996](#)). Las empresas que ahora lideran el sector son las que tienen una actitud dinámica, perfilada hacia la conglomeración, expansión y diversificación de la actividad. No obstante, ciertos atributos que caracterizaron históricamente el accionar de los operadores se conservan e incluso se refuerzan.

Desde los orígenes del taxi-colectivo hacia fines de los años 30, la actividad estuvo en manos de una multiplicidad de operadores privados, por lo cual las agremiaciones empresariales cumplieron tradicionalmente una doble función: dirimir las luchas internas de poder y mancomunar la defensa de los intereses sectoriales frente a la Autoridad Pública.

La originaria ausencia de regulación formal de la actividad fue suplida por la concreción de acuerdos entre los choferes-dueños, no siempre resueltos pacíficamente.²¹ Luego las luchas internas de poder pasaron a dirimirse en el ámbito de las agremiaciones empresariales, aunque conservaron cierto grado de virulencia, aún hoy presente.²² Complementariamente, la temprana agremiación de los operadores permitió relativizar su atomización, basando la relación entre empresas y Estado en una enérgica acción corporativa, también conservada actualmente.²³

La histórica carencia de planificación explícita del Estado en la producción de la ciudad y de su movilidad, encontró complemento en la acción de los colectiveros, que avanzaron con autonomía sobre el inmenso mercado de viajes de la región recibiendo como contrapartida la acción prebendaria del Estado. Así, a lo largo de la historia sectorial local, se entabla una estrecha relación de complementación-subordinación entre Estado y empresas que, en

el contexto de la actual reforma neoliberal del Estado y de la concentración económica de los operadores, se refuerza y profundiza.

3. Redistribución de rutas: fusión, absorción y desaparición de empresas

Con posterioridad a la adjudicación de los servicios ferroviarios, las *empresas intermodales* sufrieron *modificaciones significativas*, lo cual indica que, lejos de completarse, el proceso de reestructuración del STM está en pleno desarrollo. Su seguimiento resulta, pues, fundamental.

En términos generales, se registran dos procesos al interior de las sociedades intermodales: la *desaparición, fusión y/o absorción de empresas y la reorganización interna de rutas*. El primero involucra fundamentalmente a rutas de jurisdicción nacional, y el segundo a rutas provinciales y comunales.

En algunos casos, *ferroempresas pequeñas fueron absorbidas por ferroempresas grandes*, aunque conservan su antigua razón social (como en el de la Empresa Mariano Moreno, absorbida por Grupo Plaza, o en el de Transporte Río Grande CISA por DOTA, por ejemplo); en otros, la *absorción es realizada por no-ferroempresas grandes*, que de este modo se incorporan como operadores intermodales (tal es la situación de una empresa del grupo Metropolitano absorbida por Empresa Línea 216 SRL). En otros casos, la Secretaría de Transporte dispuso la *caducidad de los permisos de explotación* de algunas ferroempresas y las trazas fueron llamadas a concurso (tal es el caso de dos accionistas de Metropolitano, Devoto SATIC y General Tomás Guido SACIF).

Por otra parte, también fueron *absorbidas por ferroempresas* las líneas de *dos de las sólo cinco empresas nacionales grandes que no participaron en los consorcios ferroviarios*. Las líneas de una de ellas (COPLA Limitada) pasaron en 1998 a ser servidas por el grupo Plaza, y en el mismo año la Secretaría de Transporte dispuso la caducidad de los permisos de cuatro trazas de otra no ferroempresa grande (Empresa de Transportes Fournier S.A.), entregando su operación provisoria a una unión transitoria compuesta por empresas intermodales de Cometrans y Trainmet asociadas a una tercera firma.²⁴

En el contexto de la renovación de permisos dispuesta por el Decreto N° 656/94 para el autotransporte metropolitano de jurisdicción nacional, también se produjo un hecho inédito en la historia del autotransporte público

metropolitano: el *ingreso de capital extrasectorial*, mediante la adjudicación de permisos de explotación a *grupos económicos* nacionales. Una de las firmas del consorcio Metrovías (Benito Roggio e hijos S.A., asociada a Cometrans) compró en 1998 dos líneas de autotransporte del corredor oeste (atendido por el ferrocarril Sarmiento, donde participa Cometrans).²⁵ Paralelamente, otra firma integrante de Ferrovías SAC (el grupo EMEPA) compró una ruta que alimenta el corredor ferroviario atendido por el consorcio (Belgrano Norte). Ninguna de las tres trazas vendidas pertenecía a empresas integrantes de los consorcios ferroviarios (es decir, a ferroempresas).

Es posible establecer alguna asociación entre las rutas incorporadas por concurso, fusión y/o absorción y su rentabilidad. En términos de pasajeros/kilómetro, la rentabilidad de las rutas incorporadas por las empresas intermodales en expansión es generalmente próxima o superior a la media del grupo tarifario al que pertenece.²⁶ Pero la rentabilidad diferencial de las trazas involucradas por el proceso hace factible suponer una búsqueda de ampliación del mercado más allá de una captación selectiva de rutas rentables, lo que posibilita economías de escala y un posterior reacomodamiento al interior de las zonas de viajes atendidas por una empresa o grupo.²⁷

Por otra parte, se observa que las ferroempresas grandes (que prestan servicios de diferente jurisdicción) *integran las líneas comunales (y en algunos casos provinciales y nacionales), como ramales de las líneas troncales* (provinciales o nacionales).²⁸ Esta reorganización de las rutas de autotransporte al interior de las empresas intermodales afecta la estructura jurisdiccional de la actividad y, aún sin afectar la traza, modifica su mapa político-regulatorio. De hecho, los municipios pierden atribuciones sobre las líneas que circulan por sus ejidos, cambia el grupo tarifario y los requerimientos operativos del servicio. Al mismo tiempo, durante 1997 también se registran *bajas de líneas comunales y provinciales* de empresas intermodales.

En resumen, *la estrategia empresaria de los operadores intermodales señala un proceso de renovación tendiente a la expansión económica y territorial de la actividad.*

V. RESULTADOS Y TENDENCIAS

Retomando los interrogantes planteados al comienzo del trabajo, consideramos que el conjunto de cambios reseñados permiten hablar de *un proceso de reestructuración del sistema de transporte público metropolitano*, perfilado por:

- cambios en la estructura urbana que suponen un requerimiento de movilidad sostenido pero diferente;
- aumento del uso del automóvil particular y los viajes a pie, y disminución de los viajes por transporte público;
- concesión a operadores privados de todos los modos de transporte público, y consecuentes cambios en los esquemas de regulación y control;
- pérdida considerable de pasajeros del autotransporte colectivo, y ganancia del ferrocarril y el subterráneo;
- aumento de la tarifa de todos los modos de transporte público;
- cambio en la relación tarifaria entre modos, y notoria subida del boleto del autotransporte por encima del ferrocarril y el subterráneo;
- expansión intermodal de las empresas autotransportistas;
- proceso significativo de concentración empresaria en el autotransporte,
- proceso incipiente de redistribución de rutas y expansión económica intra y extrasectorial,
- cambios en la política sectorial y en la gestión empresarial.

La situación posibilita asimismo vislumbrar ciertas tendencias a futuro.

Se destaca en primer lugar que la *transformación del STM* no es resultado de una política explícita de prospectiva y previsión del servicio público, susceptible de ser sometida a discusión, o bien evaluada en función del cumplimiento de objetivos. *El acuerdo de intereses que necesariamente la acompaña es, pues, poco transparente.*

Se observa que la estrategia regulatoria aplicada por el Estado (conforme a la conservación de la condición jurídica de servicio público del transporte de pasajeros) coadyuva a la transición del sistema, tendiendo a superar restricciones a la reproducción ampliada del capital sectorial vía:

- la ausencia de regulación a la expansión intra o intermodal de los operadores existentes y a las transacciones accionarias (previo y posterior a la concesión de los servicios, respectivamente);

- el "cierre" del mercado autotransportista a la entrada de nuevos competidores, estableciendo un proceso de "redistribución" de rutas basado en la preferencia por los operadores preexistentes (en particular de los servicios de jurisdicción nacional); [29](#)
- el control de la conflictividad del proceso, mediante la habilitación y preferencia de nuevas formas de organización societaria.

La reciente admisión de las uniones transitorias de empresas, como personas jurídicas capaces de prestar servicios públicos de transporte de personas, ilustra la sintonía entre la normativa y un proceso de redistribución interna de mercados de viajes, pues cumple la doble función de habilitar estrategias de reconversión empresarial, y favorecer la resolución de conflictos de intereses asociados a un proceso "cerrado" de redistribución de rutas. Sirve a las empresas medianas para evitar su absorción por los grandes grupos, por un lado, y también a las empresas grandes para conciliar la captura y el reparto de los mercados de viajes dejados vacantes por las empresas con dificultades financieras para afrontar la reconversión económica (sea evitando la quiebra mediante aportes de capital u obteniendo los permisos de las empresas quebradas).

Estos criterios de la estrategia regulatoria, sumados a otros preexistentes que definieron una estructura empresaria heterogénea, distorsionan la competencia y propenden el desarrollo de procesos de concentración económica.[30](#)

La carencia de planificación por parte del sector público, junto a la retirada de la prestación directa del servicio y a la poca efectividad de la remanente función de regulación y control, dejan el comando del proceso de reestructuración del STM en manos de los operadores que, razonablemente, desempeñan una *política comercial* en función de la rentabilidad del *negocio*.

El cambio en la demanda y en los precios del "mercado" metropolitano de transporte motiva la renovación de la estructura y la estrategia de las empresas operadoras.

Se observa que la respuesta del *nuevo perfil* empresario a estos cambios, articula dos aspectos:

- el "*aggiornamento*" de la gestión empresarial, fundamentado en empresas más grandes y "modernas", en oposición a la empresa "artesanal" de choferes dueños;
- la *resolución de los conflictos* de intereses asociados al proceso de reestructuración del mercado.

Los procesos de concentración empresarial y de expansión económica evidencian una estrategia comercial orientada al incremento de las economías de escala de la actividad mediante la ampliación de rutas y parque. Es factible pensar en una consecuente zonificación de la oferta mediante la integración de diferentes niveles de jurisdicción (para las rutas de autotransporte) y modos de prestación, y/o en la redistribución de los mercados de viajes de la región entre los diferentes modos atendidos por una misma empresa (o intereses conglomerales comunes), mediante políticas diferenciales de precios, calidad y oferta de servicio.

Por otra parte, el aumento del poder económico de los operadores incrementa la vulnerabilidad regulatoria del "servicio público".

La pretensión del trabajo no es formular juicios de valor acerca de la concentración y expansión económica de los operadores del transporte público de Buenos Aires, sino evidenciar el fenómeno y cuestionar la forma en que se desarrolla.

En un contexto de polarización socioterritorial creciente, de un Estado regulador y fiscalizador debilitado (por el tipo de estrategia regulatoria y por las relaciones históricamente consolidadas entre Estado y empresas operadoras),³¹ sumado a una ausencia de participación institucional de los usuarios, los riesgos inherentes a este tipo de procesos aumentan considerablemente.

El servicio público es una herramienta concreta de actuación del Estado en la redistribución del ingreso y en la construcción de la ciudad, surgida como institución asociada a un modelo de Estado que promovía el progreso social. El debilitamiento de la concepción del servicio público con el advenimiento del neoliberalismo, sucedáneo en otras realidades, se instala en Latinoamérica en un contexto donde la provisión de servicios básicos está todavía pendiente, y donde la contención estatal de los costos sociales de la reestructuración económica es casi inexistente, por lo cual la finalidad formal del servicio público como igualador de derechos entre ricos y pobres se desvanece.

En los hechos, el acierto de una política de transporte depende siempre del tipo de demanda que se busca satisfacer. Si las inversiones en transporte público se destinan a mejoras de confort asociadas a tarifas diferenciales (como las

que propone la renegociación de los contratos ferroviarios o la diversificación de los servicios de autotransporte de la región), se amplía la variedad de opciones de aquellos que pueden elegir (demanda solvente que opta entre el auto particular o servicios de confort y calidad diferencial del transporte público), pero se restringe la movilidad de aquellos para los que el costo del viaje es determinante no sólo de la elección modal, sino de la posibilidad de desplazamiento en sí misma.

Los requerimientos de movilidad de la ciudad están cambiando conforme lo hace la dinámica del proceso de acumulación. En tanto, la reconversión económica neoliberal prescinde del Estado como proveedor directo de un servicio público de transporte masivo y accesible, e incorpora al sistema como ámbito de valorización del capital, vinculándolo a su manejo. A la par de la poca efectividad de la remanente función de regulación y control, el carácter de servicio público de la movilidad se debilita y se refuerza como negocio. Por ello pensamos que el comando de la producción de la política de transporte urbano de pasajeros por estrategias empresariales, puede habilitar la reproducción en su lógica interna de dos aspectos centrales de la dinámica actual de acumulación capitalista: la concentración y expansión del capital y la exclusión social.

Notas

² No se sabe demasiado qué ocurre actualmente con la movilidad metropolitana desde la demanda, más que los pasajeros transportados por modo. Acerca de los orígenes y destinos de los viajes y de su volumen, los únicos datos disponibles son los que se utilizan. Dado que se desconoce la metodología empleada para el relevamiento de 1992, los resultados deben tomarse a título indicativo.

³ La CNRT es un organismo dependiente del Ejecutivo Nacional, en el que no tienen participación formal las restantes jurisdicciones de la región ni los usuarios. Tampoco actúa como autoridad de aplicación de las concesiones ferroviarias.

⁴ El proyecto aprobado carece de una definición explícita de los objetivos del ente, subyaciendo un concepto de coordinación y planificación ligero y poco

preciso. Por otra parte, sus atribuciones asumen un carácter meramente propositivo, debilitando la capacidad efectiva de acción.

⁵ Según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) del mes de mayo de 1998, el 60% de los hogares del Gran Buenos Aires (GBA) (aproximadamente 7 millones de personas) no cubre con los ingresos de todo el núcleo familiar el costo de la canasta familiar. La mitad de la población ocupada del GBA gana menos de \$500 por mes, y el costo del presupuesto básico para una familia de 4 integrantes es de \$1030. El INDEC señala, asimismo, que, en lo que más gasta la gente es en alimentos (34% del gasto promedio por hogar) y luego en transporte y teléfono (14%) ([Clarín, 1998a y b](#)).

⁶ Tanto para los servicios de autotransporte público como ferroviarios se utilizan los datos disponibles producidos por organismos oficiales. En el caso del ferrocarril suburbano los indicadores actuales del ferrocarril se comparan con datos del año 1978 producidos por la Secretaría de Transporte de la Nación en el marco de la política de racionalización propuesta por el Plan Nacional de Transporte. La falta de homogeneidad e insuficiencia de los indicadores para el servicio subterráneo dificulta la comparación.

⁷ Los problemas de infraestructura limitan la posibilidad de mejorar la oferta del servicio sin que medien inversiones al respecto. Seguramente esto contribuye a explicar el interés de los concesionarios por renegociar la inclusión de un nuevo plan de inversiones, destinado ahora sí a modernizar el sistema.

⁸ Es interesante recordar que hasta principios del 80 se mantenían vigentes disposiciones referidas a la antigüedad máxima del parque, vueltas a aplicar recientemente.

⁹ No se consideran además la situación de las líneas comunales y provinciales de la región, involucradas en el desarrollo de estrategias empresariales de escala metropolitana, habilitadas por la coexistencia de reglamentos con diferente jurisdiccionalidad.

¹⁰ Se pudo comprobar que de las 13 empresas constructoras que participan en los consorcios, 7 fueron contratistas del Estado.

¹¹ El 45% de los servicios prestados son de jurisdicción nacional, el 37% de jurisdicción provincial y el 18% comunales.

¹² La mayoría de las empresas interurbanas y urbanas no metropolitanas, y al menos una de las clasificadas como de transporte y afines, pertenecen a empresas urbanas locales. Del resto aún no pudo comprobarse su asociación con empresas o personas físicas del sector.

¹³ Ejemplos del primer tipo corresponden a la empresa Nueva Metropol o al Grupo Plaza, ejemplos del segundo a las empresas ABLO, Costera Criolla y Río de la Plata; o TATA y Central El Rápido, entre otras.

¹⁴ Casos comprobados de empresas autotransportistas que figuran en los consorcios ferroviarios con razones sociales diferentes y pertenecen a un mismo capital. Se sospecha que existen más casos, pero aún no fueron corroborados.

¹⁵ Tal el caso de Argos, que posee Compañía de Transporte La Argentina, Los Constituyentes y Autolíneas Argentinas SAC, con el grupo DOTA; o de Kolosias, Cooperativa PSTCC Ciudad de Bs. As., Transporte Colectivo General San Martín, entre otras, con el Grupo Plaza.

¹⁶ La clasificación por tamaño del parque se remite exclusivamente a las empresas de autotransporte urbano de la RMBA de jurisdicción nacional, dado que no se pudo relevar información de parque por línea para la jurisdicción provincial y comunal, necesaria para componer el dato por empresa.

¹⁷ Establecer una pauta uniforme de renovación del material rodante (en tipo, plazos y cantidad) en un contexto de retracción de la demanda coadyuva a la concentración económica, dado que compromete la situación financiera de las empresas pequeñas y condiciona sus posibilidades de cumplir con los requisitos patrimoniales, fiscales y previsionales solicitados por el nuevo marco normativo de la actividad (Decreto N° 656/94) para acceder al beneficio de la renovación automática del permiso. Ante la caducidad del mismo, los requisitos actúan también selectivamente sobre las posibilidades de los oferentes en el subsecuente llamado a licitación.

¹⁸ Por ejemplo, el grupo Plaza tiene LUA Seguros, el grupo DOTA participa en ARGOS Seguros, Trainmet tiene Trainmet Seguros SA, Correo Patagónico, Trainmet Servicios, Trainmet Ciccone Sistemas, la Cámara de Transporte de la Provincia de Buenos Aires tiene Seguros Rivadavia, que participa a su vez en Jacarandá AFJP, aseguradora de fondos previsionales.

¹⁹ Tanto en el caso de la ETOR como en el de la recolección de residuos hubo denuncias de serias irregularidades incurridas en el cumplimiento y definición de los contratos respectivamente.

²⁰ La presidencia de la FATAP y de la CTPBA es asumida por uno de los directores de Trainmet S. A., reemplazando a quien es presidente de la firma. Tras el recambio de autoridades, la CEAP (cámara a la que pertenecen las empresas de Cometrans S. A.) se reincorporó a la FATAP, de la que había sido anteriormente expulsada, y ahora el presidente de la cámara es secretario de la Federación.

²¹ Recientemente, la liberalización del autotransporte colectivo en Santiago de Chile también devino en una re-regulación de facto, asumida por la formación de carteles de prestadores.

²² El tono de las solicitadas presentadas en los diarios por las cámaras y o empresas frente a ocasionales conflictos de intereses refleja claramente esta situación. Las recientes disputas en torno a la caducidad del permiso de ciertas empresas y su consecuente reasignación (como en el caso de la Empresa de Transportes Fournier S.A.) sirven de ejemplo.

²³ La tendencia al accionar corporativo de los capitales del sector no es acompañada hasta el momento por el surgimiento de entidades específicas para los servicios ferroviarios de pasajeros suburbanos, cuyos intereses parecen dirimirse en el ámbito de las cámaras autotransportistas.

²⁴ Los damnificados recurrieron a la Justicia denunciando irregularidades, pero el llamado a licitación fue autorizado. El Secretario de Transporte declaró el interés puesto en que estas líneas presten servicios especiales en atención al traslado del aeroparque Jorge Newbery al aeropuerto de Ezeiza en el 2005. Al mismo tiempo se está negociando la construcción de un tren o un monorriel para unir el centro de la ciudad con el aeropuerto, en el que están interesados Metrovías y Metropolitano ([Cronista, 1998](#)).

²⁵ Técnicos de TBA (concesionaria de las líneas Mitre y Sarmiento) realizan en 1996 un trabajo donde sostienen la superposición desmedida e injustificada de ciertas rutas de colectivos con la traza del ferrocarril Sarmiento. La línea señalada como prototipo de esta situación, estimando una superposición de

65,85 kilómetros, es una de las dos adquiridas por el socio de Metrovías ([Orduna y De Salvo, 1996](#)).

²⁶ El 70% de los casos corresponde a rutas con índices de pasajeros/kilómetro iguales o superiores a la media del grupo tarifario.

²⁷ Abordamos este tema con mayor profundidad en [Gutiérrez, 1999](#).

²⁸ Por ejemplo, Transportes Automotores Riachuelo S.A., absorbe la línea 3 como ramal de la línea 100 Expreso San Isidro, la línea 90 como ramal de la 168. Empresa del Oeste pasa como ramales de líneas provinciales a las líneas 637, 639, 641, 642 y 643. La Independencia SAT pasa la 743 como ramal de la 223, entre otros casos.

²⁹ El pliego de condiciones generales para el llamado a concurso de los permisos de explotación caducos (que debía acompañar al Decreto N° 656/94), fue aprobado finalmente en 1998 tras sucesivas modificaciones.

³⁰ Profundizamos al respecto en [Gutiérrez, 1999](#).

³¹ Abordamos estos temas en [Gutiérrez, 1997, 1998](#).

BIBLIOGRAFÍA

Abramowicz, H. y Bauchwitz, F. (1996) "La gestión comercial en empresas de transporte de pasajeros en manos privadas", en: *Actas Primer Congreso Nacional de Transporte Urbano*, Comisión Nacional de Transporte Automotor, La Plata, pp. 39-54.

Arcusin, S. y otros (1993) "Evolución de la movilidad en Buenos Aires", en: *Hoja da Ruta N°5*, Cámara de Empresarios del Transporte Automotor de Personas, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte (1996) "Informe estadístico anual", Gerencia de Concesiones Ferroviarias, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte (1997a) "Boletín Informativo", N° 1, CACETA, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte (1997b) "Informe estadístico anual. Concesiones ferroviarias metropolitanas", Gerencia de Concesiones Ferroviarias, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte (1997c) "Evolución histórica de la tarifa en el transporte automotor urbano de la

Región Metropolitana de Buenos Aires", Serie Investigación, CACETA, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte (1997d) "Cumplimiento de las obligaciones contractuales por parte del concesionarios y del concedente", Gerencia de Concesiones Ferroviarias, Subgerencia de Concesiones Metropolitanas, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte (1998) Series Estadísticas, Gerencia de Calidad y Prestación de Servicio, Buenos Aires.

Argentina-Comisión Nacional de Regulación del Transporte Automotor (1996) "Listado de empresas urbanas regulares", CACETA, Buenos Aires.

Argentina-Inspección General de Justicia (1997a) "Estatuto de Cometrans S.A.", Buenos Aires.

Argentina-Inspección General de Justicia (1997b) "Estatuto de Transportes Integrados Metropolitanos Trainmet S.A.", Buenos Aires.

Argentina-Ministerio de Obras y Servicios Públicos (1972) "Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana", Secretaría de Transporte y Obras Públicas, Buenos Aires.

Argentina-Ministerio de Economía y Obras Públicas-Secretaría de Transporte (1996) Resolución N° 227, 228, 229, 230.

Argentina-Ministerio de Economía y Obras Públicas-Secretaría de Transporte (1998) Resolución N° 17.

Argentina-Poder Ejecutivo Nacional (1979, 1983) *Plan Nacional de Transporte*, Secretaría de Transporte y Obras Públicas, Buenos Aires.

Argentina-Poder Ejecutivo Nacional (1994) Decreto N° 656.

Barna, M. y otros (1996) "Diferentes aspectos de la gestión en empresas de transporte urbano público de pasajeros", en: *Primer Congreso Nacional de Transporte Urbano*, Comisión Nacional de Transporte Automotor, La Plata, pp. 17-29.

Belenky, P. (1996) "Crónica de una muerte anunciada. El ocaso del sistema de autotransporte urbano de la ciudad de Buenos Aires", en:

Primer Congreso Nacional de Transporte Urbano, Comisión Nacional de Transporte Automotor, La Plata, pp. 511-518.

Castells, M. (1995) *La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*, Alianza Editorial, Madrid.

Ciccolella, P. (1995) "Reestructuración, transformaciones económicas en la Argentina y reterritorialización de la región metropolitana de Buenos Aires. Hacia una ciudad competitiva globalizada y excluyente", en: *Estudios Regionales* N° 43, Universidades de Andalucía, Málaga.

Clarín (1998a) "El 60% de los hogares no cubre la canasta familiar", Economía, pp. 22, Buenos Aires, 7 de Septiembre.

Clarín (1998b) "En qué se va la plata", Economía, pp. 18, Buenos Aires, 17 de Noviembre.

Corvi, M. (1996) "Descentralización de actividades en la región metropolitana", en: *Primer Congreso Nacional de Transporte Urbano*, Comisión Nacional de Transporte Automotor, La Plata, pp. 502-510.

Corvi, M. y Ribera (1998) "La gestión del sistema de transporte automotor en la RMBA, en: IX CLATPU, Guadalajara (actas electrónicas).

Cronista Comercial (1998) "Buscan interesados para construir un tren o un monorriel a Ezeiza", Política, pp. 18, Buenos Aires, 27 de Octubre.

De Mattos (1997) "Globalización, movimientos del capital, mercados de trabajo y concentración territorial expandida", en: Castello, I. y otros (comp.) *Fronteras na América Latina*, FEE, Porto Alegre.

Fernández Durán, R. (1993) *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global*, Fundamentos, Madrid.

Ferrocarriles Argentinos (1990, 1991) "Síntesis Estadística. Anexo tarifa A85", Buenos Aires.

Ferrocarriles Metropolitanos S.A. (1992, 1993) "Indicadores de la gestión operativa. Compendio anual", Unidad Planeamiento, Buenos Aires.

Gutiérrez, A. (1997) "Neoliberalismo y servicio público: el caso del transporte urbano de pasajeros, con especial referencia al de la región

metropolitana de Buenos Aires", en: *XI ANPET*, vol. II, Río de Janeiro, pp. 635-643.

Gutiérrez, A. (1998) "Efectos socioterritoriales del proceso de reestructuración del sistema de transporte de la región metropolitana de Buenos Aires", mimeo, Informe final beca de iniciación para graduados, Biblioteca de Geografía, Universidad de Buenos Aires-Facultad de Filosofía y Letras, Buenos Aires.

Gutiérrez, A. (1999) "Competição, regulamentação e concentração empresarial no transporte público metropolitano de Buenos Aires", en: *1ª Conferencia sobre Financiamento, Regulamentação e Competição no Transporte*, ANPET-BNDES-COPPE/UFRJ, Río de Janeiro.

Lumi Transportes (1997) *Lumi Transportes. Capital Federal y Gran Buenos Aires*, Editorial Lumi SRL, Buenos Aires.

Martins, J. (1997) "Globalização, autosustentabilidade e planejamento de transportes urbanos, en: *Anais XI ANPET*, Vol. 2, Río de Janeiro, pp. 1031-1043.

Martins, J. (1997) "Novos enfoques para a pesquisa em transporte diante do próximo ciclo econômico", en: *Anais XI ANPET*, Vol. 2, Río de Janeiro, pp. 619-634.

Martins, J. A. y De Sequeira Santos, M. P. (1991) "O papel oculto do transporte en el espacio subdesenvolvido". En: *Actas V Encuentro Latinoamericano de Transporte Público*, CLATPU-REDES, Santiago de Chile.

Orduna, M. y De Salvo, F. (1996) "Competencias entre los modos de transporte público de pasajeros del Área Metropolitana de Buenos Aires", en: *Primer Congreso Nacional de Transporte Urbano*, Comisión Nacional de Transporte Automotor, La Plata, pp. 187-203.

Sánchez, J. y Krantzer, G. (1995) "Una indagación sobre el transporte automotor en Buenos Aires. Maduración del sistema y concentración empresaria", Serie Investigación, CONTA, Buenos Aires.

Sassen, S. (1992) "La ciudad global", en: *Alfoz N° 90*, Madrid.

Sassen, S. (1998) "Ciudades y globalización", conferencia, Universidad de Buenos Aires-Facultad de Filosofía y Letras-Departamento de Geografía, Buenos Aires.

Torres, H. y otros (1997) "Transformaciones socioterritoriales recientes en una metrópoli latinoamericana. El caso de la aglomeración Gran Buenos Aires", en: *VI EGAL*, Universidad de Buenos Aires-Facultad de Filosofía y Letras-Instituto de Geografía, Buenos Aires.