



EURE

ISSN: 0250-7161

eure@eure.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

Kralich, Susana

La ecuación "más privado, menos estatal": quiénes ganan y quiénes pierden. El caso del servicio de
transporte público en el Gran Buenos Aires

EURE, vol. XXVIII, núm. 84, 2, 2002

Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Available in: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=19608405>

- ▶ [How to cite](#)
- ▶ [Complete issue](#)
- ▶ [More information about this article](#)
- ▶ [Journal's homepage in redalyc.org](#)

**La ecuación "más privado, menos estatal":
quiénes ganan y quiénes pierden.
El caso del servicio de transporte público
en el Gran Buenos Aires¹**

Susana Kralich ²

Abstract

This article pretends to demonstrate, specially about the case of the metropolitan public transport system, how the changes to the state structures, resulting from the new flexible ownership patterns, impact to the detriment of increasing groups of captive users. The mass transport system, now operated solely by private operators, without sufficient regulatory protection, shows the gradual disappearance of public service concept, since weakness state is more receptive to the lobbying power of the concessionaires. With that objective, we present the results of our accessibility departmental measurement, by comparing the amount of public transport service offer with the number of residents and poor levels. The analysis would explain a socio-spatial pattern of higher costs of public transport in areas where the most vulnerable population groups are located due to the lack of profitable markets to be served.

Keywords: *Urban Transport, Public Service Management, Privatization.*

Resumen

El artículo pretende demostrar, particularmente para el caso del transporte público metropolitano, cómo la transformación de las estructuras estatales, siguiendo los dictados de las nuevas formas de acumulación flexible, impactan en perjuicio de crecientes contingentes de población. Cautivos del sistema de transporte masivo, operado hoy en su totalidad por empresas privadas; desprotegidos por un Estado debilitado y permeable al poder de *lobby* de los concesionarios, ven desdibujarse hasta casi desaparecer el concepto de servicio público, cuya esencia implica la garantía de universalidad de las prestaciones. Presentamos la medición de la accesibilidad departamental, relacionando oferta de transporte masivo con población residente y niveles de pobreza. El análisis de su distribución socioespacial explicaría las incidencias

con que los costos de transporte gravitan sobre los estratos más desprotegidos, los que por sus características y localización, no conforman mercados rentables para la operatoria privada.

Palabras clave: Transporte Urbano, Gestión de Servicios Públicos, Privatización.

1. Introducción

Tras el ocaso del régimen de acumulación **fordista**, asistimos durante la década pasada a la génesis de relevantes cambios en las estructuras de nuestros países ([Barrios, 2001](#); [de Mattos, 1999](#); [Hiernaux-Nicolás, 1999](#) y [Tachner et al. 2001](#)) los que, al compás de los impulsos globalizadores y la creciente hegemonía de las fuerzas de mercado, se enrolaron en las nuevas formas de acumulación flexible, produciendo profundas alteraciones socioeconómicas en detrimento de crecientes contingentes de población.

Tales reformas, que constituyen un viraje de 180 grados respecto del Estado asistencialista de posguerra, trocado de intervencionista en neoconservador tras pasar por décadas de totalitarismo, fueron aplicadas a diversos sectores, entre los que destacamos, a los fines de este trabajo, dos que impactaron significativamente sobre el ámbito metropolitano: la producción y ampliación de infraestructuras viales (detalladamente estudiadas por [Rima et al., 1991](#) y [1996](#)) y la concesión del transporte ferroviario de pasajeros, sobre el que pondremos el énfasis.

La redacción de los contratos "entre gallos y medianoche" y el diseño del ente regulador *a posteriori* de las adjudicaciones ponen de manifiesto la retirada casi total del necesario control estatal, denotando un mayor compromiso por garantizar la rentabilidad de los operadores que por salvaguardar el interés de los usuarios.

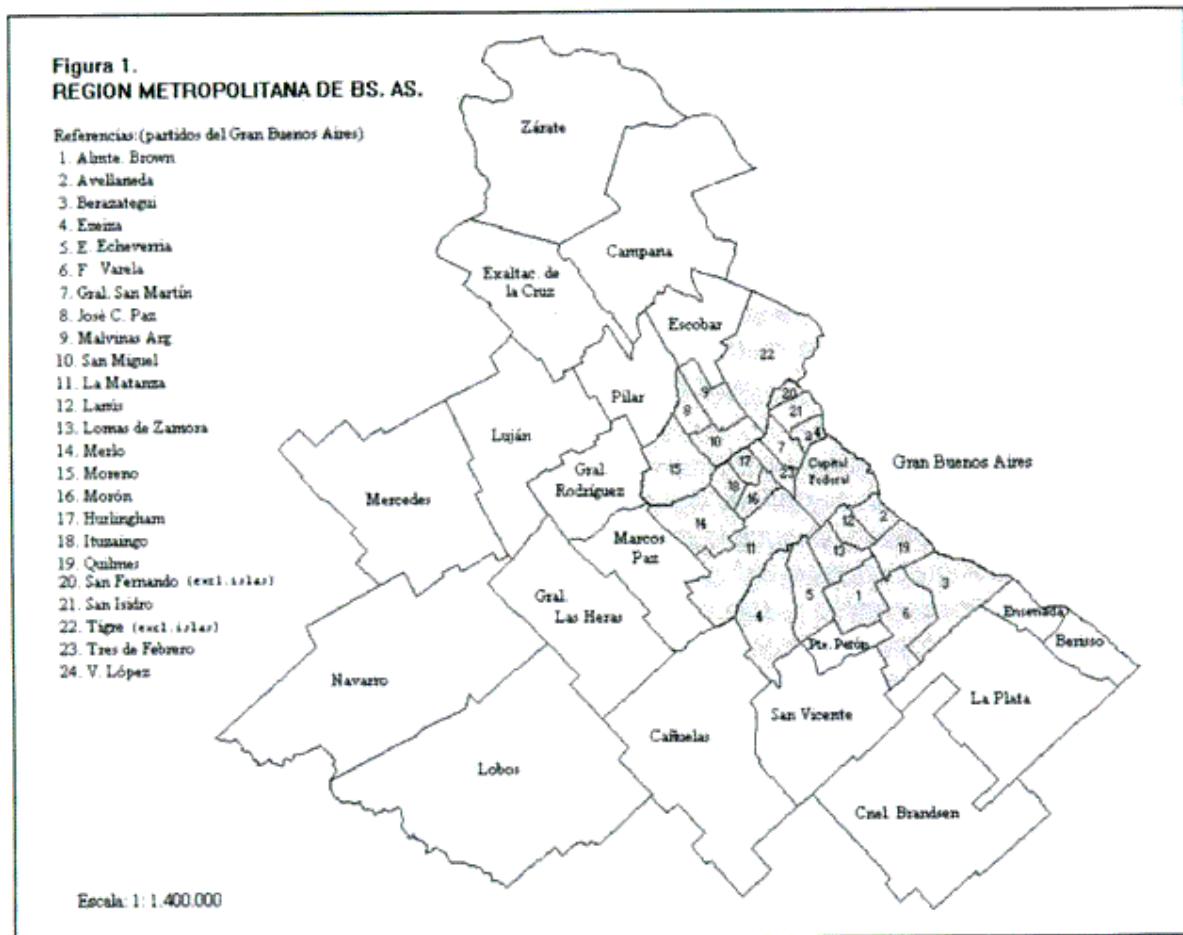
De tal manera, si bien persiste la regulación, la misma resulta desvirtuada en tanto los operadores logran imponer su interés sobre cuestiones estratégicas, como la actualización de las tarifas ([López et al., 1999](#)) en un marco de mercado deterioro económico y social. Claro ejemplo resulta el hecho de que todo incremento de los costos operativos acaba —según los términos contractuales acordados en las concesiones— siendo transferido a los usuarios, entre los que prevalece la condición de cautividad. Ello, sumado a

fenómenos coadyuvantes, como la desindustrialización, recesión y flexibilización laboral generó y profundizó las inequidades preeexistentes ([Basualdo, 1994](#)), tergiversándose progresivamente la esencia del concepto de servicio público basada en la garantía de universalidad de las prestaciones. Simultáneamente al debilitamiento de la incumbencia estatal sobre las prestaciones (el calificativo es paradójico, ya que enfatiza la debilidad de las estructuras estatales para proteger a los usuarios pero conlleva su poder para ignorarlos), se verifica el fortalecimiento de los poderosos *lobbies* operadores como resultado de fuertes procesos de concentración empresarial ([Krantzer et al., 1993](#) y [Corvi, 1998](#)), concretados en dos formas principales: a) mediante la conformación de los consorcios concesionarios de servicios metropolitanos de transporte ferroviario de pasajeros (subterráneo y en superficie) que, asociados a importantes grupos económicos nacionales y extranjeros, incluyen —en todos los casos— la presencia de empresarios del autotransporte ([Kralich, 1998](#)) y b) como resultante del fenómeno de aglutinación del transporte automotor colectivo investigado por [Gutiérrez \(1999 y 2000\)](#), quien hace hincapié en el significativo proceso "de captación de ramales pertenecientes a microempresas por parte de sociedades multilínea", que por añadidura pueden resultar plurijurisdiccionales, extramodales, e incluso extrasectoriales.

Con el fin de ponderar los efectos diferenciales con que los mencionados procesos han impactado sobre la población, nuestro trabajo propone medir la accesibilidad a nivel departamental, relacionando valores de oferta de servicios de transporte público con indicadores sociodemográficos, para mostrar cómo los distritos comparativamente peor servidos resultan ser los más distantes, menos densos y/o con mayor concentración de pobreza.

1.1. Campo de estudio y metodología

Si bien el estudio es aplicable a la totalidad de la metrópolis funcional (44 distritos, 18.400 km², 13,5 millones de habitantes), el presente trabajo se refiere especialmente a los distritos aglomerados que con la Capital Federal conforman el Gran Buenos Aires ([Figura 1](#)), en cuya extensión de 3700 km² se concentra la mayor parte de la población metropolitana (8.700.000 habitantes, según el [censo 2001](#)).



Hemos acotado su análisis a dichos municipios excluyendo a la ciudad de Buenos Aires, conscientes de que, aunque la misma no es ajena a la problemática enfocada, su mejor nivel socioeconómico y accesibilidad comparativos la colocan aún por encima de los distritos suburbanos más privilegiados.

El método aplicado se basó en el relevamiento, a nivel departamental, de la totalidad de los ramales ofertados mediante la red de transporte público masivo: automotor colectivo (nacional, provincial y comunal) y ferrocarril metropolitano, teniendo en cuenta la frecuencia media diaria de los servicios y la capacidad de las unidades.

Esta información absoluta la transformamos en relativa al referirla a guarismos sociodemográficos: población y porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (HNBI), con la finalidad de dar una significación a la

distinción entre conectividad —existencia de alternativas de transporte— y accesibilidad —posibilidad económica de utilizarlas ([Anexo 1](#)).

Anexo 1

FACTOR TID, las siglas sintetizan sus componentes principales: oferta de Transporte Integral (automotor y ferroviario) en relación a indicadores socioDemográficos.

Para calcular su valor, se consideraron la capacidad por unidad de transporte y la frecuencia media diaria de los servicios prestados en cada distrito, a saber:

$$TID = \frac{(f \cdot 800 \cdot 50) + (n+p+m) \cdot 40}{P \cdot H} \cdot 96$$

P. H

Siendo:

- f: n° de ramales ferroviarios con estaciones o paradas de tráfico urbano - suburbano;
- n: n° de ramales de autotransporte nacional (suburbanos I y II –de corta y media distancia–);
- p: n° de ramales de autotransporte provincial (urbanos y suburbanos);
- m: n° de ramales de autotransporte municipal (urbanos y suburbanos);
- P: población residente;
- H: porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas (%HNBI);
- 800: capacidad de carga estimada (pasajeros) por convoy ferroviario;
- 50: índice estimado de la frecuencia media diaria ferroviaria global (un servicio cada 29 minutos = 50 servicios/día);
- 40: capacidad de carga estimada (pasajeros) por unidad (ómnibus y microómnibus);
- 96: índice estimado de la frecuencia media diaria de los servicios de autotransporte global, es decir para todos los ramales y jurisdicciones, e incluyendo horarios pico y valle (un servicio cada 15 minutos = 96 servicios por día).

De tal manera, el tendido o ampliación de una autopista incrementará la conectividad para la población residente en su proximidad, pero no necesariamente mejorará su accesibilidad, excepto si cuenta con movilidad propia. Una situación similar se dará respecto de la oferta de servicios de transporte público, cuyo costo único o combinado (por requerimiento de

trasbordos) sea difícil o imposible afrontar, en relación a los niveles salariales prevalentes.

Al respecto cabe aclarar que, aunque admitimos que los índices utilizados para representar la demanda resultan gruesos, ello no obsta para que permitan detectar significativos contrastes entre distritos, útiles a la hora de priorizar acciones y/o destinar recursos habitualmente escasos, con vistas a paliar los déficit más críticos.

Las fuentes consultadas fueron las Direcciones de Transporte Provincial y de los Municipios aglomerados, así como la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) para el caso de la oferta de servicios de transporte masivo, y el Instituto Nacional de Estadística y Censos para los datos sociodemográficos. Se complementó el trabajo con entrevistas a asalariados, consulta de bibliografía especializada y material periodístico.

El análisis pretende explicar las altas incidencias de los costos de transporte sobre los grupos de menores ingresos, que localizados principalmente en barrios de baja densidad —en la periferia o los intersticios suburbanos— no constituyen mercados rentables, y por ende no resultan atractivos para la operatoria privada. Así, aunque el control y la regulación persisten, los prestadores no tienen impedimento —resguardados por reglamentaciones a su medida, la connivencia de los funcionarios, y/o los insuficientes o deficientes controles— para maximizar sus ganancias a pesar de la crisis, restringiendo las frecuencias, modificando los recorridos o condicionando las prestaciones a mayores tarifas, sea por incrementos —pactados o no— o por recategorización de los servicios (semirrápidos, diferenciales, media distancia, etc.) con fuertes impactos de exclusión, como procuraremos demostrar.

1.2. Movilidad local y características de la red urbana de transporte masivo

El crecimiento extraordinario verificado por la ciudad, que ya hace décadas desbordó su límites jurídico-administrativos, ha provocado el alargamiento exagerado de los viajes cotidianos, cuyo número total se ha estimado rondar los 12/15 millones (Agosta, 2000). De ellos, el mayor peso corresponde a traslados hogar-trabajo, concretados fundamentalmente en medios masivos: ferrocarril metropolitano, automotorcolectivo, y restringido al ámbito capitalino, subterráneo-premetro.

Cabe señalar asimismo que es importante el número de viajes cotidianos que se llevan a cabo en automóvil particular. En ellos gravita la movilidad de la población perteneciente a las clases altas, medias-altas y medias, que por

comodidad, preservación de su estatus o necesidad elude el uso de medios masivos. Este contingente en la década pasada se incrementó sensiblemente con la población protagonista de los procesos de suburbanización hacia barrios cerrados, localizados mayormente en municipios de la periferia metropolitana ([Robert, 1999](#); [Ciccolella, 1999](#) y [Svampa, 2001](#)).

El esquema modal se completa con servicios "puerta a puerta", y por ende más costosos que los masivos: los taxímetros y **remises** y los **buses "charter"**. Los dos últimos, de uso creciente ([Arrese, 1998](#) y [Belenky, 1993](#)), comparten la propensión a ser ejercidos en forma clandestina ([Kralich, 1995](#) y [Arrese, 1998](#)).

En cuanto a las estrategias que despliega la población para concretar sus traslados, comúnmente se apela en la jerga del transporte al concepto "elección modal", cuya significación literal frecuentemente resulta inadecuada, en tanto proporciones crecientes de usuarios no cuentan con la posibilidad real de **elegir** entre dos o más modos, sea porque no los hay, sea porque los existentes les resultan física o económicamente inaccesibles.

Por otra parte, visto el tamaño de la aglomeración, la necesidad de efectuar trasbordos (uno, dos y hasta tres, que se duplican al cabo de cada día) grava fuertemente en las economías hogareñas, demandando mayores costos y tiempos de viaje y espera: las medias diarias insumidas, según comprobamos en otro trabajo (1993) equivalen a 6 boletos mínimos (a valores de hoy día, una erogación promedio a \$ 5.-) y 2 1/2 horas respectivamente.

Refiriendo estos valores a los que ponderan los niveles de pobreza (porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas), será sencillo comprobar que la incidencia monetaria de tales presupuestos sobre los haberes medios y bajos (el salario mínimo vital móvil vigente permanece desde hace años anclado en los \$200), constituye un problema crítico para importantes contingentes de población (las cifras oficiales ya hablan de más del 50%), incluyendo la creciente cantidad de desempleados (24%) y subempleados, situación agravada aun tras la debacle político-económica desatada fines del 2001 y profundizada en lo que va del 2002 ([Bermúdez, 2002a](#)).

2. La gestión actual del transporte metropolitano

La regulación y el control de la red de transporte metropolitano de pasajeros, que involucra un total de 44 unidades jurídico-administrativas (la Capital

Federal, los 24 municipios aglomerados y 19 distritos más, a los que debe agregarse la incumbencia de los gobiernos nacional y provincial), abarcó históricamente las esferas nacional, provincial y municipal, a las que en 1996 se agregó la correspondiente al Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires (que pasó del rango municipal al estadual), quedando conformado el esquema institucional por las siguientes agencias:

La **Secretaría de Transporte**, dependiente del Ministerio de Economía de la Nación y la autárquica **Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)**, respectivamente a cargo de la regulación y control de las líneas de autotransporte colectivo de pasajeros que circulan dentro de la Capital Federal, y las que la unen con los distritos metropolitanos y los servicios *charters* con idéntica cobertura jurisdiccional; los servicios ferroviarios metropolitano de pasajeros y subterráneo-premetro (en el último caso, recién tras la concesión aparece compartiendo competencia con el gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, al que respondió tradicionalmente la empresa operadora —Subterráneos de Buenos Aires, Sociedad del Estado— propietaria de la infraestructura, instalaciones, inmuebles y material rodante).

La **Dirección de Transporte del Gobierno de la Provincia de Buenos Aires (DTPBA)**, que rige sobre las líneas de autotransporte y servicios *charters* que conectan dos o más municipios metropolitanos, sin ingresar a la Capital Federal.

Las **Direcciones de Tránsito y Transporte de cada municipio metropolitano**, correspondientes a las 43 intendencias funcionalmente integradas a la metrópolis. Bajo su control se hallan las líneas de autotransporte colectivo cuyos recorridos transcurren íntegramente dentro de su jurisdicción, así como taxímetros y **remises**. También depende de ellas el mantenimiento y señalización vial de las calles y avenidas intrajurisdiccionales (o sea, exceptuadas las rutas provinciales y nacionales).

La **Dirección de Tránsito y Transporte del Gobierno Autónomo de la Ciudad de Buenos Aires** que, como dijéramos, comparte con la esfera nacional el control sobre el modo subterráneo-premetro, sobre el que existen tratativas para que vuelva a depender totalmente del Gobierno de la Ciudad (a cuya incumbencia responde, como dijimos, Subterráneos de Bs. As., Sociedad del Estado).

También para hacer valer su potestad sobre el autotransporte urbano capitalino, hoy bajo competencia nacional. Como en el caso de los municipios metropolitanos, y con las mismas salvedades, ejerce control sobre los servicios de taxímetros y **remises**, y sobre el mantenimiento y señalización vial de las calles de su jurisdicción.

De este listado ponemos énfasis sobre las dos primeras, en tanto responsables de la regulación y control sobre la prestación de servicios con mayor gravitación en la movilidad cotidiana metropolitana. Ellos son el autotransporte colectivo de jurisdicción nacional, cuya privatización se completó en la década de los '60, y los servicios guiados (ferrocarriles metropolitanos y subterráneo-premetro).

Durante la década pasada, la operatoria de los últimos fue cedida en concesión a consorcios privados, cuya conformación (en la que coexisten empresas nacionales y extranjeras) facilitó la consolidación de estructuras oligopólicas, fortaleciendo su poder de *lobby* (véase la participación de operadores del autotransporte en la composición de **todos** los concesionarios ferroviarios en otro trabajo de nuestra autoría [1998]).

Ahora bien, tanto en el ámbito del transporte como en el de otros servicios urbanos, desde los albores del proceso reformista iniciado en los años de la dictadura militar y coronado durante la década menemista, sistemáticamente se omitió la posibilidad de debate ameritado por la envergadura de las reestructuraciones ([Pradilla Cobos, 1993](#) y [Basualdo, 1994](#)). Con el pretexto de acabar con la desinversión y la ineficiencia, lo que en los '40 y '50 se viabilizó a través de estatizaciones ([Schvarzer, 1991](#)), en los '90 lo fue decretando la privatización y concesión de servicios públicos y el achicamiento del Estado "ineficiente" ([Gerchunoff *et al.*, 1995](#)).

Al ser excluida toda posibilidad de discusión sobre el rol del Estado como garante del control del interés público sobre los monopolios privatizados o concesionados, se consagraron procedimientos autoritarios por parte de los ejecutores de las reestructuraciones, que permitieron la internalización de los beneficios derivados del incremento de eficiencias globales a favor de los grupos sociales hegemónicos ([Felder, 1994](#) y [Veschi *et al.*, 2000](#)), a la vez que

los perjuicios resultaron forzadamente asumidos por los sectores sociales más desprotegidos ([Karol, 2000](#) y [Ainstein *et al.*, 2000](#)).

A este respecto, [Fernández Durán \(1993\)](#) subraya el hecho de que tales situaciones permiten la readecuación de los marcos legales en la presente etapa de capitalismo avanzado, transformándolos en menos rígidos e intervencionistas y haciendo al proceso de toma de decisiones más permeable a los intereses del capital hegemónico sobre el espacio urbano.

En la misma línea, [Thwaites Rey \(1994\)](#) sostiene que dichas reestructuraciones surgen a la medida de los requerimientos de la nueva etapa de acumulación de capital, que reinstala la lógica de mercado como panacea universal, resituando las bases de la dominación social y definiendo nuevas formas de legitimación-deslegitimación estatal.

[Borja \(1994\)](#), por su parte, afirma que no resulta tan relevante el hecho de que la gestión de los servicios sea pública o privada, en tanto se logre garantizar efectivamente la "universalidad de las prestaciones, es decir, su acceso a todos".

Atinente a la gestión plurijurisdiccional del transporte metropolitano, que como vimos involucra 46 representaciones gubernamentales, el tema de la necesaria coordinación se encuentra paralizado luego que la presentación de un anteproyecto de ley (1991), planteando la creación de una autoridad única del transporte metropolitano (ATAM), obtuviera solo media sanción parlamentaria. La resistencia —entendemos— resulta del tironeo y desequilibrio de fuerzas en juego, no integrados democráticamente al momento de lanzarse el anteproyecto original, a lo cual debe sumarse la rivalidad entre niveles gubernamentales de distinta escala y signo partidario (el mapa político metropolitano consta de 9 distritos gobernados por la Alianza-UCR-Frepaso, incluyendo la Capital Federal; 30 que responden a intendentes justicialistas y 5 a independientes. El gobierno nacional aliancista, electo en 1999, trocó al justicialismo tras los infaustos sucesos de diciembre de 2001).

Un nuevo intento (Ente Coordinador del Transporte Área Metropolitana - ECOTAM-) elevado en 1998 (Boletín Oficial nº 290221) con algunos cambios sobre el proyecto previo no tuvo mejor suerte: las modificaciones no resultaron suficientes, persistiendo la resistencia a su aprobación. En nuestra opinión (y

no sólo la nuestra: Floriani *et al.*, 1999; [Arcusín *et al.*, 1998](#) y Fernández la Fuente, 2000) sólo podrán reiniciarse tratativas auspiciosas en la medida en que la cuestión logre replantearse sobre la base de un debate amplio, con un criterio menos vertical y más participativo para la totalidad de los actores involucrados.

Sin embargo, el organismo existe en forma embrionaria y funcionó desde principios de los '90 con diferentes denominaciones: "**Proyecto Autoridad del Transporte Área Metropolitana -ATAM-**"; posteriormente (1997) "**Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA)**", y más recientemente "**Grupo de Trabajo para la Planificación del Transporte del Área Metropolitana de Buenos Aires**" (PLATAMBA). Siempre bajo la órbita de la Secretaría de Transporte de la Nación, con financiamiento mixto conformado por aportes nacional y externo (Bco. Mundial, BIRF), su limitación reside en que, desprovisto de la anuencia del resto de las jurisdicciones metropolitanas, la ejecución de planes y proyectos debe restringirse a la órbita nacional.

Atinente a la integración modal y tarifaria, y visto el hecho de que tras el concesionamiento de líneas ferroviarias metropolitanas en todos los consorcios se verifica la presencia de empresarios del autotransporte, opinamos que podría resultar más fácil efectivizarla a través de la implementación de **boleto combinados**. A su conveniencia para asegurar un control impositivo más estrecho por parte del Estado se suman los beneficios que reportaría a los castigados usuarios, si su costo lograra fijarse en un monto menor que la sumatoria de los valores de los pasajes cubiertos.

La necesidad de centralización de la operatoria de recaudación y redistribución requeridos, amén de la reticencia de los operadores por renunciar al cobro inmediato, son sólo dos de los inconvenientes que juegan en contra.

Consultado sobre la cuestión, un reconocido experto (ex directivo de uno de los concesionarios ferroviarios, y, al momento de redactar este trabajo, Coordinador Gral. de la Comisión de Renegociación de Contratos de Obras y Servicios Públicos del Ministerio de Economía) opinó que su implementación con dicha rebaja sólo sería factible a través de su compensación mediante subsidios.

Valga dicha aclaración, ya que todas las veces que se ha mencionado esta posibilidad ha sido esquivada la mención de aquel descuento, mutando de tal forma en perjuicio de los usuarios, quienes tendrían que desembolsar el gasto mensual o quincenal, sin rebaja alguna, **antes** de realizar los viajes. En cambio, los beneficios serían capitalizados íntegramente por los operadores, al lograr de esta manera acreditar el valor de los boletos por anticipado.

Algo similar ocurre con la inexistencia de descuentos en la adquisición de pasajes por cantidad, por ejemplo en el metro, donde a la compra anticipada de tarjetas no se le aplica rebaja alguna, estando reservada esta posibilidad únicamente a la tramitación de abonos cuya compra quincenal se eliminó a la par que en los ferrocarriles, tras iniciarse la operatoria privada.

Cuando en junio del 2001 el gobierno ratificó (aunque aclarando que los estudios de factibilidad demorarían su implementación) su intención de crear un boleto multimodal apto para viajar en tren, ómnibus y metro, creímos con optimismo llegado el momento de contar con el esperado instrumento. Lamentablemente, a un año del anuncio, el proyecto sigue sin implementación.

En suma, partiendo de la base de que planificación y políticas racionales e integradoras van de la mano, destacamos que sólo obtendrán un razonable consenso si se apoyan sobre negociaciones con representantes de todas las partes implicadas —a la sazón, con intereses y/o signos políticos contrapuestos— y sin perder de vista que se trata de servicios básicos que comprometen ni más ni menos que a la movilidad de la población metropolitana en general, y del grueso de su fuerza laboral en particular.

Respecto de la participación del usuario en la gestión, según Karol (1996) las instituciones de gestión, no casualmente, resultaron concebidas ignorando las necesidades, demandas o requerimientos de la población, así como excluyendo a sus representantes de los procesos decisarios. Si bien algo se había avanzado sobre el tema con la creación de oficinas de información y reclamos para el autotransporte nacional (Sánchez, 1994) y para los servicios ferroviarios metropolitanos y subterráneo-premetro, debemos insistir en la necesidad de implementación de otras alternativas más vigorosas de participación que trasciendan la protesta coyuntural y apunten a articularla en la

gestión de los servicios, superando el nivel de derecho meramente clientelar, para reconquistar el que involucra el derecho ciudadano ([Karol, 2001](#)).

Atinente a la implementación del mecanismo de audiencia pública, durante 1999 se verificaron dos casos (el 15 de marzo en Moreno y el 29 de julio en la Capital Federal) ligados a la renegociación de los contratos ferroviarios, aunque lamentablemente poblados de gruesos vicios que echaron un manto de escepticismo sobre la transparencia y positiva finalidad del mecanismo. Por ejemplo, el Decreto 210/99 con las condiciones de renegociación de la concesión ferroviaria, fechado al día siguiente de llevada a cabo la audiencia, prescindió totalmente de lo expresado y demandado en la misma, desvirtuando su razón de ser al convertirla en mera formalidad, sin posibilidades de injerencia en la norma de marras. Otros ejemplos lo constituyen la restricción al acceso sufrida por los interesados en participar, la sugestiva designación del lugar físico para concretar la convocatoria —a 40 kilómetros del centro—, etc., plasmados en la crónica periodística ([Castro, 1999](#)).

Convocada por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en enero del 2001 se verificó otra audiencia, tras publicitarse los aumentos tarifarios autorizados por el Ministerio de Economía (Decreto N° 2258) para el transporte público —involucrando al metro, sobre el que, como vimos, retiene incumbencia—, logrando dar marcha atrás durante unos meses al incremento del costo de su pasaje.

La propuesta de su aplicación para la discusión de modificaciones de la red, condiciones de operación y tarifas de autotransporte, en cambio, no ha vuelto a ser considerada tras su ya lejana mención en 1992 (Decreto 656).

Contemporáneamente a la revisión final de este artículo, se producen significativos cambios en el organigrama ministerial nacional que entendemos vale la pena insertar, ya que ilustran el errático rumbo de la gestión sectorial.

La Secretaría de Transporte (que recobró su rango, rebajado al de subsecretaría —decretos 355 y 357/02—) emigra del Ministerio de Economía al de la Producción, en tanto que el ente regulador, la CNRT, permanece bajo la órbita del primero (decretos 473 y 475/02). De tal forma, se registra una extraña situación en la que la autoridad de aplicación y la encargada de controlar y sancionar los posibles incumplimientos responden a ministerios diferentes.

Como si esto fuera poco, del citado decreto 473 surge que tanto Economía (art. 2, inc. 36) como Producción (art. 3, inciso 44) tienen las mismas facultades (sic), pudiendo uno y otro "controlar, regular y fijar tarifas".

2.1. La problemática tarifaria hoy (frente a la debacle económica y social)

Hasta el año pasado se había ejecutado el cumplimiento a rajatabla de los incrementos tarifarios pautados en los contratos con los concesionarios ferroviarios, a la vez que el gobierno se mostraba flexible con el incumplimiento de parte de las inversiones convenidas, mientras los salarios se congelaban o hasta rebajaban (estatales, jubilados) y cundía la desocupación, el subempleo y el empleo en negro.

Tras los dramáticos sucesos de fines del 2001, y reconociendo las ganancias excepcionales obtenidas por las grandes empresas —entre las que, tras una década de operación, se cuentan los consorcios ferroviarios—, sumadas a los beneficios por la **pesificación** reciente de sus deudas en dólares, se discute la posible demanda, a dichas empresas, de una "contribución excepcional", con vistas a ampliar en forma urgente los subsidios para los desempleados (información reciente brindada por el Ministerio de Trabajo da cuenta del incremento en la solicitud de subsidios de desempleo, que trepó de 120.000 en febrero del 2000 a más de 200.000 en febrero del 2002, reflejando el récord reciente de despidos y cesantías) y la ayuda alimentaria para los grupos más pobres ([Pérez de Eulate, 2002](#)).

Respecto del requerimiento, por parte de los operadores privados, de incrementos tarifarios o compensaciones para contrarrestar la devaluación sufrida por el peso y la inflación generada desde enero del 2002, el gobierno de Duhalde ha implementado el otorgamiento de subsidios al autotransporte urbano-suburbano de todas las jurisdicciones (nacional, provincial y municipal), con vistas a mantener las tarifas congeladas. Efectivizado desde abril de 2002, mediante el pago mensual de un promedio de \$1.000 por unidad en servicio para **todas** las líneas con tarifas de corta distancia de todo el país, insume al fisco alrededor de \$20.000.000 mensuales.

Con análogo fin se destinan \$10.000.000 mensuales para subsidiar a los operadores ferroviarios de servicios metropolitanos de pasajeros (adicionales a los ya vigentes en virtud de los contratos de concesión), y casi \$40.000.000 para que los concesionarios de rutas nacionales mantengan y/o reduzcan el costo de los peajes.

Los fondos para dicho "festival de subsidios", como los ha bautizado el Defensor del Pueblo de la Nación ([Rossi, 2002](#)) proceden de la tasa impositiva aplicada al gasoil desde mediados del año 2001.

En abril de 2002 se acordó otorgar, por un lapso de 90 días (hasta el 31 de julio 2002) un precio diferencial del gasoil para las empresas ferroviarias y del autotransporte, tanto de cargas como de pasajeros (a cambio de una compensación a las empresas petroleras, equivalente a \$23.000.000 mensuales) para mantener congeladas las tarifas del transporte urbano de pasajeros.

Producido el vencimiento y luego de arduas negociaciones, el gobierno —consciente de que un incremento tarifario sería fuertemente resistido por la gente y replicaría en más inflación— logró finalmente prorrogar hasta fin de año el acuerdo con las petroleras para mantener la rebaja de los combustibles, aunque restringida a los operadores del transporte de pasajeros, con lo cual, a partir de ahora, quedan exceptuados del beneficio los del transporte de cargas.

3. Resultados empíricos

En la [Tabla 1](#) volcamos la información reunida con vistas a una aproximación al concepto de **accesibilidad** calculado para cada jurisdicción estudiada, cuantificando la oferta de transporte masivo (número de servicios por día y capacidad ofrecida) y relacionándola con indicadores **sociodemográficos** – población residente y porcentaje de hogares con necesidades básicas insatisfechas. Respecto de estos últimos, debemos aclarar que la publicación de los datos provisорios correspondientes al último censo nacional de población (realizado el 17 y 18 de noviembre del 2001) es posterior a nuestra investigación, motivo por el cual presentamos los valores del censo anterior.

Tabla 1: Municipios del GBA: Accesibilidad integral relativa, por distrito según oferta estimada de transporte público: ferroviario y automotor colectivo, relativa a población y % de hogares con necesidades básicas insatisfechas.

Jurisdicción (municipio)	densidad Hab/km2	datos sociodemográficos		ramales por modo de transporte				categor. Factor TID*
		Pobl.'91.x10_	%HNBI'91	FFCC	ATTE. NAC.	ATTE. PROV.	ATTE. MUN.	
Avellaneda (av)	6300	345	12	3	124	48	13	193
Almte. Brown (ab)	3700	451	18	2	25	50	25	57
Berazategui (bz)	1300	245	19,5	1	40	34	7	67
E. Echeverría (ee)	730	276	23	1	20	8	15	32
F. Varela (fv)	1200	255	28	1	39	24	10	40
G. San Martín (sm)	7300	407	13	3	39	30	8	77
G. Sarmiento (gs)	3300	653	23	3	25	42	52	38
La Matanza (lm)	3500	1121	18,5	3	130	52	51	48
Lanús (la)	10400	468,5	12,5	2	98	44	20	119
L. de Zamora (lz)	6500	574	16	2	68	52	35	74
Merlo (me)	2300	391	22	2	22	40	39	53
Morón (mn)	5000	644	11	4	38	52	43	94
Moreno (mo)	1600	288	24	1	6	42	27	46
Quilmes (ql)	4100	511	18	1	67	42	12	51
Sn. Fernando (sf)	160	145	20	4	27	20	5	124
San Isidro (si)	6200	299	9	4	45	30	8	175
Tigre (ti)	700	258	23	5	34	30	16	84
3 de Febrero (3f)	7600	349	10	3	96	56	0	195
Vicente López (vl)	7400	290	6	4	65	28	7	308

Fuentes: Elaboración propia sobre datos provistos por la Comisión Nacional de Regulación del Transporte, Dirección Provincial de Transporte de la Provincia de Bs. As. y Direcciones de Transporte de los municipios respectivos. Para los datos sociodemográficos: INDEC ([Censo Nacional de Población 1991](#) y [Anuario 1995](#)).

Observación: A partir de 1995, 3 municipios fueron subdivididos: Gral. Sarmiento (cuyo nombre además desaparece) da lugar a los de San Miguel, José C. Paz y Malvinas Argentinas; E. Echeverría, que cede parte de su territorio para conformar Ezeiza; y Morón que reduce su superficie para dar nacimiento a Ituzaingó y Hurlingham. Ya que no fue posible obtener la

información desagregada para los nuevos municipios, optamos por referirnos a la antigua nomenclatura.

Los municipios señalados con negrita cuentan con secciones isleñas hasta las cuales no llega la red de transporte urbano, motivo por el cual en dichos casos hemos considerado la densidad correspondiente a sus sectores "continentales".

(*) Véase la descripción de su cálculo en el [Anexo 1](#).

Este método, aplicado a los partidos del Gran Buenos Aires, permitió identificar a nivel departamental cuatro categorías de accesibilidad: alta, medio alta, medio baja y baja ([Figura 2](#)), siendo oportuno aclarar sobre el particular que la misma dista de ser homogénea al interior de los municipios, como erróneamente se interpretaría tras una lectura "textual" de los guarismos, sino que expresa valores promedio.

Figura 2. Municipios del GBA: Accesibilidad integral relativa, por distrito según oferta estimada de transporte público



Fuente: Tabla 1

De tal forma, así como en los distritos menos favorecidos se alternan localidades y barrios privilegiados (Ramos Mejía en La Matanza; El Trébol en Ezeiza —ex E. Echeverría—; El Carmen en Florencio Varela y decenas de barrios cerrados en Moreno, Merlo, ex Gral. Sarmiento, etc.) con asentamientos paupérrimos que revelan condiciones aun por debajo de los peores promedios departamentales; la geografía de los municipios mejor categorizados no está exenta de populosos bolsones de pobreza (Villas La Cava, en San Isidro; Fuerte Apache en Tres de Febrero; o Va. Tranquila en Avellaneda, por mencionar tres de las más relevantes).

Como muestra la [Figura 2](#), de los municipios más accesibles (V. López, a la cabeza, con una puntuación excepcional, 3 de Febrero, Avellaneda, Lanús, S. Isidro y S. Fernando), los cuatro primeros son limítrofes con la Capital Federal, resultando beneficiados por la profusa convergencia de servicios **nacionales** que vinculan a la ciudad de Buenos Aires con el resto de la aglomeración, y los dos últimos integran con V. López el tentáculo norte del Gran Buenos Aires, reconocido como comparativamente el mejor provisto del aglomerado, respecto de infraestructura y servicios urbanos.

En el intervalo inmediato inferior se ubican Morón (muy densamente poblado y con bajos niveles de pobreza, en la primera corona del aglomerado); los municipios de Gral. San Martín y L. de Zamora, beneficiados por su vecindad con la Capital y Tigre, cuya comparativa menor densidad y alto índice de pobreza se compensan con el hecho de albergar numerosas cabeceras de los profusos servicios del tentáculo norte.

Merlo al oeste, A. Brown al sudoeste y Berazategui y Quilmes al sur, conforman un grupo en el que, a los efectos de la provisión de servicios, los mayores índices de pobreza resultan compensados por la gravitación ejercida por la concentración demográfica en sus principales localidades.

La Matanza, Moreno, Florencio Varela, Gral. Sarmiento y E. Echeverría (los dos últimos subdivididos en los últimos años) integran el bloque que arroja los valores más críticos, acusando los impactos producidos por la operatoria eficientista-economicista de un servicio público vital sobre el sector del aglomerado con mayor concentración de miseria (sobre un total de 4 millones de residentes en dichos distritos, se registra 26% de desocupados, 22% de subocupados y 50% de empleos en negro ([Bermúdez, 2002b](#)).

En suma, es factible comprobar que, en general, los municipios con mayor oferta de transporte público muestran una relación directa con la cuantía de su densidad, e inversa respecto de la de hogares con necesidades insatisfechas.

4. Conclusiones

El análisis empírico devela notables contrastes —áreas **opacas** y **brillantes**, como las llaman Maragall (1983, cit. en [Borja 2000](#)) y [Santos \(1994\)](#)— a que da lugar la desigual distribución de las prestaciones de transporte público en relación al número y características de la población distrital, así como la

gravedad con que impacta dicha inequidad en los sectores más vulnerables, particularmente sobre los localizados en la periferia e intersticios de la metrópolis.

Esta problemática, si bien no es nueva —por el contrario, casi podemos caracterizarla como endémica ([Argentina, MIV *et al.*, 2001](#))— se ve reforzada por el modelo de gestión vigente, así como por la operatoria íntegramente privada de los modos públicos, en un contexto que Einstein (2001) llama "de vacíos institucionales absolutos" en lo que respecta al desempeño carente de compromiso social de las agencias gubernamentales implicadas.

Atinente al análisis jurisdiccional, se observa que los municipios peor situados respecto de los indicadores considerados son los localizados al oeste, sudoeste y sur del aglomerado (con excepción de los limítrofes, beneficiados por el tráfico convergente a la Capital). Generalización coincidente con otros trabajos en los que se concluye que los sectores con la mejor calidad de vida resultan beneficiados por la mayor profusión de servicios, cuyos prestadores son atraídos por la mayor expectativa de lucro que surge de la combinación entre mayores densidades y niveles adquisitivos principalmente altos y medios. Ahora bien, ¿cómo repercute la situación descrita en la vida local? Necesariamente con la polarización de la ciudad, en la que coexisten, cada vez con más fricciones, menguantes grupos privilegiados y crecientes grupos de excluidos que ya precipitaron luctuosos estallidos sociales.

Las entrevistas realizadas a asalariados pertenecientes a los sectores de ingresos bajos (y aun medios) aportan a este respecto el conocimiento de interesantes estrategias, a saber: el incremento de las caminatas (no necesariamente adjudicables a la inexistencia de servicios, sino a menudo al ahorro de un boleto); el ausentismo y hasta la renuncia a empleos cuyos sueldos no alcanzan a compensar los gastos demandados por el traslado requerido; la práctica de pernoctar en el lugar de trabajo durante cinco o seis días a la semana (retrocediendo así a niveles de vida más propios del siglo pasado); la evasión en el pago de pasajes (en forma total o parcial —pagando por un trayecto menor que el efectivamente realizado—); acudiendo a servicios clandestinos que ofrecen viajes a costos comparativamente menores que los regulares, etc.

En suma, un cambio de las situaciones críticas vislumbradas a través de los valores obtenidos se impone en el corto plazo a los diferentes niveles de gobierno, en tanto la población merma gradualmente su movilidad o se ve compelida a dejar de buscar, rechazar o ser rechazada de empleos cuyo costo de transporte no puede afrontar.

En tiempos en que las tasas de desocupación baten récords históricos y regionales, se consolida la práctica instaurada en los últimos años, por la cual los postulantes más tenaces y necesitados esperan, al anochecer de cada día, la entrega gratuita de avisos clasificados en las oficinas distribuidoras de los principales periódicos y pernoctan en las veredas de los establecimientos oferentes para "estar entre los primeros", pero también para ahorrar el costo de los respectivos pasajes.

En lo que al sistema ataña, la red de servicios de autotransporte metropolitano, atomizada desde su privatización total ya hace cuatro décadas en dos centenares de empresas (para aproximadamente 300 líneas), viene sufriendo un notable proceso de concentración empresarial ([Gutiérrez, 2000](#)) que desbalancea peligrosamente el juego de fuerzas interactuantes, en perjuicio de los operadores medianos y pequeños y —combinado con la oligopolización generada tras el proceso privatizador ferroviario— de los usuarios.

Por otra parte, la gestión del sistema responde, localmente, a un máximo de tres jurisdicciones superpuestas: nacional, provincial y municipal, pero estando conformada sólo esta última por 43 administraciones, resulta a escala regional notablemente complicado cualquier intento de coordinación, a lo que se agrega la cuestión de las diferencias de estatus —nacional, provincial, municipal— y de signo partidario.

Justamente como hemos puntualizado, los proyectos surgidos permanecen paralizados en la etapa proyectual, así como sin perspectiva de avance la implementación de gestiones más participativas, con vistas a contrapesar las inequidades existentes, maximizando las posibilidades del sistema, complementándolo e integrándolo, por ejemplo, con el expendio de boletos combinados, que beneficiaran a los usuarios que trasbordan, compensando a los operadores con el consecuente incremento de la tasa de movilidad.

Otra opción podría verificarse por la compensación entre rutas rentables y no rentables a través del armado y licitación de **paquetes** que garantizaran la cobertura de la totalidad de las demandas metropolitanas. Tarea que evidentemente habría de estar a cargo de un organismo del tipo del proyectado ente de coordinación metropolitano.

Queremos terminar destacando, como muchos otros colegas investigadores y académicos, la necesidad de reformular las instancias actuales de planificación —cuyo fracaso, como puntualiza [Oszlak, \(1984\)](#), es el **éxito** del sistema que en realidad se pretende imponer—, y de rescatar el imprescindible control social del Estado sobre la prestación de servicios urbanos, cuyo rol es clave para mejorar la calidad de vida ciudadana en general y de la creciente población pobre en particular ([Pírez, 2000](#)).

En síntesis, hacer hincapié en que el objetivo primordial de la regulación sobre un servicio público fundamental —como lo es el transporte urbano de pasajeros— debiera dejar de ser la mera consecución de eficiencia empresaria, y contemplar la búsqueda de equidad de las prestaciones, teniendo en cuenta que, como afirma [Thwaites Rey \(1994\)](#), "al entronizarse la categoría de **usuario** como referente legitimador, va de suyo que quien no puede acceder a los bienes básicos privatizados pierde, junto con su condición de consumidor, su carácter mismo de ciudadano".

Con dicha orientación entendemos podría comenzarse a trabajar contra la exclusión que hoy como nunca socava los cimientos de nuestra sociedad, abonada por la moda privatista y un Estado que, oscilante entre autoritario, mínimo o ausente, se ha mostrado más comprometido por garantizar la rentabilidad de los operadores que por salvaguardar el interés y la calidad de vida de la población.

5. Referencias bibliográficas

Agosta, R. (2000). "La crisis del transporte en las metrópolis. Estudio de caso: área metropolitana de Buenos Aires". En *Curso Internacional de Gestión Urbana*. Buenos Aires: Universidad, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo –Instituto del Banco Mundial – Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

- Arcusin, S., *et al.* (1998). "Enfoque de abajo hacia arriba para la coordinación institucional (*bottom-up approach*) del transporte urbano de Buenos Aires". *Actas del IX Congreso Latinoamericano del Transporte Público y Urbano*, Guadalajara.
- Ainstein, L. (2001). "Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado Buenos Aires". En *VI Congreso Internacional CLAD*, Buenos Aires.
- Ainstein, L., J. Farol y J. Lindenboim (2000). "Modelos de análisis y gestión de redes y componentes urbanos". *Cuadernos del CEPED* 3.
- Argentina. INDEC (2002). *Encuesta Permanente de Hogares*.
- _____ (1995). *Anuario Estadístico de la República Argentina*.
- _____ (1992). *Censo Nacional de Población 1991*.
- _____ (2002). *Censo Nacional de Población 2001*.
- Argentina. Ministerio de Infraestructura y Vivienda, Secretaría de Transporte PLATAMBA (2001). "Gasto de transporte de los hogares del GBA" (mimeo).
- Arrese, A. (1998). "Los taxis y remises". En Borthagaray, J. M. (comp.) *Aportes para un diagnóstico del transporte en el AMBA*. Buenos Aires: Universidad, FADU-ISU-FURBAN, s/p.
- Barrios, S. (2001). "Áreas metropolitanas ¿qué ha cambiado? La experiencia de Caracas Metropolitana". *Eure* 27, 80: 59-86.
- Basualdo, E. (1994). "El impacto económico y social de las privatizaciones". *Realidad Económica* 123: 27-52.
- Belenky, L. (1993). "El ordenamiento de la operación de los taxímetros en el macrocentro de la ciudad de Buenos Aires". En *Seminario-taller Planificación Urbana y Transporte*, Buenos Aires, MEyOSP. SST - Inst. de Investigaciones y Planeamiento Urbano de Curitiba, s/p.
- Bermúdez, I. (2002a). "El 51,7% de los habitantes del Gran Buenos Aires es pobre". *Clarín*, febrero 21: 14.
- _____ (2002b). "En el Gran Buenos Aires el desempleo sería del 23,7%". *Clarín*, febrero 8: 18.
- Borja, J. (2000). *Exposición en las Jornadas sobre Gestión del Territorio*. Buenos Aires: Universidad, FADU-UGYCABA.

_____. (1994). "Notas sobre ciudades, gobiernos locales y movimientos populares". *Eure* 20, 59: 7-36.

Castro, M. (1999). "Trenes: dudas tras la audiencia". *La Nación*, marzo 17.

Ciccolella, P. (1999). "Grandes inversiones y dinámicas metropolitanas. Buenos Aires: ¿Ciudad global o ciudad dual del siglo XXI?" / *Seminario de Investigación Urbana*. Buenos Aires: Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani.

Corvi, M. E. (1998). "Tipología actual de las empresas de autotransporte en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Procesos de concentración y tendencias". *Actas electrónicas IX CLATPU*, Guadalajara.

De Mattos, C. (1999). "Santiago de Chile, globalización y expansión metropolitana: lo que existía sigue existiendo". *Eure* 25, 76: 29-56.

Felder, R. (1994). "El Estado se baja del tren: la política ferroviaria del gobierno menemista". *Realidad Económica* 123: 53-78.

Fernández Durán, R. (1993). "La metrópoli como espacio de la crisis global". *Economía y Sociedad* 8: 9-45.

Fernández la Fuente, F. (2000). "El consorcio de transporte de Madrid". *Actas electrónicas de las II Jornadas sobre Transporte Urbano*, Oviedo.

Gerchunoff, P. y G. Cánovas (1995). "Privatizaciones en un contexto de emergencia económica". *Desarrollo Económico* 136: 483-513.

Gutiérrez, A. (1999). "Concentración empresaria en el transporte público de la RMBA. Métodos y resultados". *Actas IX Congreso Chileno de Ingeniería del Transporte*, Santiago de Chile.

_____. (2000). "Competição, regulamentação e concentração empresarial no transporte público metropolitano de Buenos Aires". Aragao, J. y E. Santos, (eds.), *O transporte em tempos de reforma: 20 ensaios sobre a problemática*. Brasilia: LGE.

Hiernaux-Nicolas, D. (1999). "Los frutos amargos de la globalización. Expansión y reestructuración metropolitana de la ciudad de México". *Eure* 25, 76: 57-78.

Karol, J. (2001). "Cliente mata ciudadano: en torno a la noción de Ciudadanía Urbana". *VI Congreso Internacional del CLAD*, Buenos Aires.

- _____ (2000). "Modelos analíticos de los sistemas de regulación de servicios públicos bajo gestión privada: empezando desde el final". *I Seminario de Investigación sobre Servicios Urbanos en el AMBA*. Buenos Aires: Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Centro de Altos Estudios (mimeo).
- _____ (1996). "Modos de gestión urbana: transformaciones culturales en la oferta y la demanda". *XII Jornadas de Historia de la Ciudad de Bs. As.* Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad, Secretaría de Cultura Instituto Histórico de la Ciudad de Buenos Aires.
- Kralich, S. (1998). "El transporte urbano entre la globalización y la fragmentación. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires". *Eure24*, 71: 37-56.
- _____ (1995). "Sustitución incipiente de modos tradicionales de transporte urbano en la RMBA". *Jornadas sobre la problemática urbana*. Buenos Aires: Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani.
- _____ (1993). "Accesibilidad hogar-trabajo en el Gran Buenos Aires. Un estudio de caso". *Territorio*, 6.
- Krantzer, G. y J. Sánchez (1993). *Consolidación del sistema de autotransporte en Buenos Aires: Un cambio hacia la concentración empresaria*. Buenos Aires: Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Transporte (mimeo).
- López, A. y R. Felder, (1999). "La regulación estatal: ¿servicio público o fallas de mercado?" *Realidad Económica* 163: 20-41.
- Floriani, H. y I. Martínez de San Vicente (1999). "Expositores en el Panel IV: Nuevas instancias de gestión pública regional: ente de coordinación metropolitana". En *Rosario: metrópolis y región*. Rosario: Fdac. Instituto de Desarrollo Regional.
- Oszlak, O. (1984). *Merecer la ciudad*. Buenos Aires: Cedes-Humanitas.
- Pérez de Eulate, M. (2002). "Preparan un impuesto para las grandes empresas". *Clarín*, febrero 23: 6.
- Pírez, P. (2000). "Los servicios urbanos y el funcionamiento público de la ciudad". *I Seminario de Investigación sobre servicios urbanos en el AMBA*. Buenos Aires: Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Centro de Altos Estudios (mimeo).

- Pradilla Cobos, E. (1993). "Las contradicciones de la privatización de los servicios públicos". Lovera, A. *et al.* (comps.), *La ciudad: de la planificación a la privatización*. Caracas: Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico, Universidad Central de Venezuela y Fondo Editorial Acta Científica Venezolana.
- Rima, J. C. *et al.* (1996). "El boom en la venta de automóviles; las normas de restricción de su uso particular y la construcción de infraestructura". *Anais eletronicos VIII CLATPU*, Curitiba.
- _____ (1991). "El peaje en los caminos (o el camino hacia tasas de ganancia siderales". *Realidad Económica* 98: 118-140.
- Robert, F. (1999). "La gran muralla: aproximación al tema de los barrios cerrados en la RMBA". En *I Seminario de Investigación Urbana*. Buenos Aires: Universidad, Facultad de Ciencias Sociales, Instituto Gino Germani.
- Rossi, A. (2002). "Peajes: El Estado paga un subsidio". *Clarín*, julio 1: 16.
- Sánchez, J. (1994). "Relación entre público, empresas y Estado en el transporte urbano en Buenos Aires". *Memorias del VII CLATPU*, Bs. As., MEyOSP-CONTA-MCBA, vol. II: 521-28.
- Santos, M. (1994). "Globalización, medio técnico-científico, nueva urbanización, nueva metropolización". *Seminario Las ciudades en la ordenación del territorio*, Mar del Plata.
- Schvarzer, J. (1991). "Del transporte ferroviario al ómnibus. Cambios en las prácticas urbanas en Buenos Aires". *Congreso Grandes Metrópolis*: 203-211.
- Svampa, M. (2001). *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Buenos Aires: Biblos.
- Tachner, S. y Bógus, L. (2001). "Sao Paulo, uma metrópole desigual". *Eure* 27, 80: 87-120.
- Thwaites Rey, M. (1994). "Apuntes sobre el Estado y las privatizaciones". *Aportes* 1: 28-48.
- Veschi, E., Silva, J. A. y R. Nieva (2000). "Análisis de los resultados del proceso de privatizaciones ferroviarias en la R. Argentina". *XX Congreso Panamericano de Ferrocarriles*, La Habana.

¹ Versión actualizada de la ponencia presentada en el VI Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, llevado a cabo en Buenos Aires, noviembre del 2001.

² Licenciada en Geografía UBA; investigadora Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) en el Inst. de Geografía, Fac. de Filosofía y Letras, UBA; docente de grado en la carrera de Geografía, Universidad del Salvador (Bs. As.) y posgrado en la Carrera de Especialización en Planeamiento Urbano y Regional, Facultad de Arquitectura, UBA, Argentina. skralich@fadu.uba.ar