

# MOVILIDAD URBANA Y TRANSPORTE ALTERNATIVO EN BUENOS AIRES.

**Andrea Gutiérrez.**

Dpto. e Instituto de Geografía – Facultad de Filosofía y Letras  
Universidad de Buenos Aires.

## RESUMEN.

Un fenómeno novedoso del transporte de pasajeros en las grandes metrópolis latinoamericanas, es el crecimiento de servicios alternativos al auto transporte público convencional o regular, modo dominante para los desplazamientos colectivos del patrón de urbanización local.

El trabajo describe la evolución y situación actual del *charter* en la Región Metropolitana de Buenos Aires, buscando aportar evidencia para una caracterización de las ciudades de la globalización desde el punto de vista de la movilidad. Se destacan dos aspectos. Uno, que a pesar de las crecientes restricciones impuestas por la regulación, la actividad crece a lo largo de la década del '90. Dos, que este crecimiento es acompañado por cambios significativos en el perfil del servicio.

En términos generales, se observa un proceso de consolidación del servicio, y una dualización del mismo en términos de calidad y precio. Se perfila un tipo de servicio para "ricos" y otro para "pobres".

## ABSTRACT.

A novel fact of the passenger transport in the great Latin American metropolis, is the growth of alternative services to the bus public transport (or regular), the main mode for urban trips in the local pattern of urbanization.

The paper describes the evolution and present situation of the *charter* in the Metropolitan Region of Buenos Aires, aiming to give evidence for a characterization of the cities of the globalization from the mobility's point of view. Two aspects stand out. First, that in spite of the increasing restrictions imposed by the regulation, the activity grows throughout the 90's. Second, that this growth goes together with significant changes in the service's profile.

In general terms, it is observed a process of consolidation of the service, and a duality in terms of quality and price. There are a tend to produce a type of service for "the rich" and another one for "the poor" people.

## 1. INTRODUCCION.

Uno de los fenómenos más nuevos del transporte de personas en las grandes metrópolis latinoamericanas, es el crecimiento de servicios alternativos al auto transporte público convencional o regular, modo dominante para los desplazamientos colectivos del patrón de urbanización local.

Este fenómeno se repite en Argentina, e incumbe dos modalidades básicas de servicio. El remis (automóvil de alquiler, sin taxímetro), y el *charter* (servicio contratado para viajes directos con paradas reducidas en origen y destino). Si bien lleva casi dos décadas de existencia en la Región Metropolitana de Buenos Aires (RMBA), y se encuentra extendido a las ciudades principales del resto del país, todavía son escasos los estudios realizados sobre el tema.

La bibliografía local es mayormente descriptiva y anterior a 1998, siendo dominantes las producciones corporativas (cámaras empresarias) y periodísticas orientadas a caracterizar la competencia con los servicios públicos, tanto en cantidad como calidad (desleal o no). La literatura internacional sobre transporte urbano comparte la débil producción de carácter teórico sobre el transporte alternativo, siendo escasos los avances conceptuales acerca de su comprensión. También comparte un enfoque orientado a caracterizar y evaluar su relación con otros modos de transporte (colectivos e individuales), siendo recientes los abordajes desde el punto de vista de la movilidad, y siendo en general indirecta o implícita su vinculación con el patrón urbano de la globalización (Belenky y otros, 1995, 1996; Kralich, 1993, 1995; Vacca,

1991; Vacca y otros, 1992; Viegas, 1998; Balassiano y Braga, 2000; Chaves y Orrico, 1999; Cervero, 2000; entre otros).

Este último aspecto es adoptado como eje de trabajos anteriores, de carácter teórico – conceptual (Gutiérrez, 2001; Gutiérrez y Kralich, 2005). En ellos se interpreta al transporte alternativo como la forma post industrial de producción del transporte urbano de pasajeros, manifestación de un proceso de reestructuración de la movilidad que acompaña las tendencias económicas y urbanas del capitalismo actual.

En esta ocasión el trabajo adopta un carácter descriptivo, buscando aportar evidencia empírica para una actualización de la situación del *charter* en la RMBA. No obstante lo cual, se sustenta en el marco conceptual antedicho. Por esta razón se contextualiza la situación actual recogiendo también su evolución, sosteniendo como objetivo último concurrir a una caracterización de las grandes ciudades de la globalización desde el punto de vista de la movilidad.

El trabajo presenta los resultados de una investigación realizada en el ámbito del Instituto de Geografía de la Universidad de Buenos Aires, con el apoyo de Renault. La misma utiliza información estadística de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (autoridad de control), e información recogida de entrevistas y cuestionarios a pasajeros y conductores.

Se realizan 15 entrevistas, 103 cuestionarios a pasajeros y 22 a conductores. Las entrevistas incluyen funcionarios, técnicos, operadores, cámaras empresarias, consultores y representantes legales de operadores. Los cuestionarios se realizan durante días hábiles, abordando y en los principales puntos de ascenso y descenso de pasajeros en el área central de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CBA) (nodo generador de los viajes).

A continuación, una breve presentación del caso y luego los resultados de la investigación empírica.

## **2. LA REGION METROPOLITANA DE BUENOS AIRES (RMBA).**

La RMBA es la ciudad más importante de Argentina con una población de casi 14 millones de habitantes y una superficie de 8000 kilómetros cuadrados. Está compuesta por una ciudad central (CBA) y un conjunto de 43 municipios aglomerados de la Provincia de Buenos Aires. En ella se producen cerca de 22 millones de viajes diarios, más de la mitad de ellos por transporte público (20% ferrocarril, 68% autotransporte, y 12% subterráneo-premetro). El área central de la CBA es el principal polo de generación y atracción de viajes, y los movimientos por trabajo (59,7%) y estudio (14,9%) sus principales motivos (Argentina – GCBA, 2003).

La urbanización de la periferia se organiza entorno a los corredores de transporte. Se identifican tres ejes principales (norte, oeste y sur) y tres intersiticiales (noroeste, sudoeste, sudeste). Los mismos presentan características diferenciadas respecto al nivel de ingresos y densidad de la población. En el corredor norte predomina población de ingresos medios altos y altos, en el oeste de ingresos medios, y en el sur de ingresos medios bajos y bajos. En las áreas intersticiales coexiste población de ingresos diversos. La densidad disminuye hacia la periferia y hacia las zonas intersticiales.

### **3. EL SERVICIO *CHARTER* EN SU ORIGEN.**

En los '80 el transporte público de la RMBA se muestra deteriorado. Hay incumplimiento y/o escasez de frecuencias tanto en ferrocarriles como en colectivos (autotransporte público), lo cual implica caminatas hasta las paradas o estaciones, esperas prolongadas, trasbordos, hacinamiento, maltrato de los conductores, etc..

Por entonces comienzan a producirse cambios en la localización de la industria en la periferia, y tiene lugar el surgimiento de servicios contratados por empresas para el traslado de su personal, denominados *charter*. Estos servicios trasladan en forma cotidiana un mismo grupo de pasajeros que viajan sentados, con muy pocas paradas de ascenso y descenso, y en vehículos propiedad de las empresas contratantes.

Entre 1991 y 1992, como consecuencia de una prolongada huelga ferroviaria previa a la privatización de la empresa Ferrocarriles Argentinos, su uso se generaliza. El *charter* es ofrecido para particulares y por particulares, mediante vehículos de su propiedad. Los pasajeros provienen del transporte público, y pertenecen a sectores de ingresos medios y bajos.

Estos *charter* surgen en partidos del oeste y sudoeste de la periferia y tienen como destino el área central de la CBA. Realizan recorridos paralelos al ferrocarril o al colectivo y con paradas coincidentes hasta completar la capacidad del vehículo. Luego el viaje es directo, volviendo a efectuar un número reducido de paradas en el destino. El precio es algo más caro, pero por un viaje sin trasbordos (esto es, sin suma de pasajes por tramo de viaje). Utilizan ómnibus como los colectivos, pero antiguos o en mal estado. No obstante, el servicio es más directo, rápido y cómodo, por lo que se consolida en la preferencia de los pasajeros, perdurando tras la huelga ferroviaria.

Dado que la regulación no contempla esta modalidad de servicio para traslados ocasionales, operan en la "ilegalidad". Es así que en 1994 el Decreto 656 busca regularizar la situación, autorizando un conjunto de servicios denominados de oferta libre.

### **4. LA REGULACION DEL SERVICIO: ANTECEDENTES Y SITUACION ACTUAL.**

El Decreto 656 autoriza distintos tipos de servicios públicos (SP) regulados por franquicia (servicios comunes, rápidos, diferenciales) y un conjunto de servicios de oferta libre (SOL), sin control de tarifas ni parámetros operativos (frecuencias, horarios, etc.).

Para operar cualquiera de estos servicios (SP y SOL) deben cumplirse ciertas condiciones, tales como la constitución como empresas y su inscripción en un registro de operadores, un plazo de permanencia en la actividad, la acreditación de capacidad económica financiera (patrimonial y garantías), la habilitación de vehículos y conductores. En los SOL las autorizaciones tienen vigencia por 1 año renovable.

Se habilitan cinco modalidades de SOL: servicios contratados (traslado de personas por contrato con una empresa), servicios del ámbito portuario o aeroportuario (traslado de personas a los puertos o aeropuertos), servicios de hipódromos, espectáculos deportivos y culturales (traslado de personas a hipódromos o espectáculos), servicios escolares, y servicios urbanos especiales o *charters* (traslado regular de una nómina de pasajeros sentados entre un

número limitado de orígenes y destinos predeterminados por un precio libremente pactado). Es posible operar más de una modalidad de servicio en forma simultánea.

Luego de su puesta en vigencia, la regulación evoluciona hacia una progresiva restricción de los SOL. Esto incluye aspectos operativos de los *charter*, tales como cantidad máxima de viajes diarios y de paradas por viaje, distancia mínima entre paradas y zona de exclusión respecto a aquellas del transporte público, uso de vías rápidas y de vehículos con un máximo de capacidad (minibuses de hasta 24 asientos) y normas de confort, nómina de pasajeros, límite de oferta en asientos y frecuencias por corredor en relación a los colectivos, entre otros. En 1998 el registro de operadores nuevos se suspende en forma temporal, y desde 2002 en forma permanente hasta la revisión de la regulación, permitiéndose sólo la renovación de las autorizaciones existentes, sin modificaciones en la flota ni en la modalidad de servicio.

La progresiva restricción de los SOL controla pero no desincentiva su expansión durante los '90, por lo que se produce un crecimiento paralelo de servicios en situación de incumplimiento y/o ilegalidad. Las opiniones coinciden en que están habilitados el 50% de los servicios prestados actualmente en la RMBA. Por lo tanto, la situación del mercado duplica las estadísticas oficiales. Según las mismas, en 2004 hay habilitados 194 servicios *charter* diarios y transportan 20.100 pasajeros (cifras en una sola dirección -ida-). En adelante se hace referencia a esta modalidad de servicio en particular.

## **5. EL CHARTER HOY: CARACTERISTICAS GENERALES DEL SERVICIO.**

El *charter* se consolida como servicio para viajes directos (sin trasbordos) entre las principales localidades de los partidos de la periferia y el área central de la CBA, mediante autopistas o vías rápidas. Realizan pocas paradas de ascenso y descenso de pasajeros, y operan con horarios y paradas preestablecidas sobre recorridos fijos. El servicio se abona por asiento ocupado.

El mayor flujo de servicios se ubica entre los 25 y 35 kilómetros de distancia a la CBA, y el tiempo de viaje oscila entre los 40 y 50 minutos. Los vehículos de capacidad intermedia (10 a 24 asientos) son predominantes.

### **5.1 Distribución geográfica del servicio.**

Si bien los *charter* surgen en partidos del oeste y sudoeste, en 2004 la distribución de las localidades de origen en la periferia indica su expansión a todos los corredores de transporte de la región metropolitana, a saber: norte, noroeste, oeste, sudoeste, sur y sudeste.

Según las estadísticas oficiales, los corredores Sudeste, Oeste y Norte concentran el 68% de los orígenes habilitados, y sólo cuatro partidos (que representan sólo el 16% de la población total de los partidos aglomerados que componen la RMBA) reúnen el 45% del total (Berazategui (16%), San Isidro (14%), Morón (8%), y Lomas de Zamora (7%). Se recuerda que los datos indican donde son mayoritarios los servicios habilitados, no necesariamente donde lo son aquellos efectivamente prestados (Mapa 1).

**Tabla 1:** Distribución geográfica de los orígenes de SUE por corredor.

Corredor	Población	Superficie (km <sup>2</sup> )	Servicios (día / ida)	Asientos (día / ida)	Pasajeros (día / ida)
Capital Federal	2.776.138	202,9	2	77	154

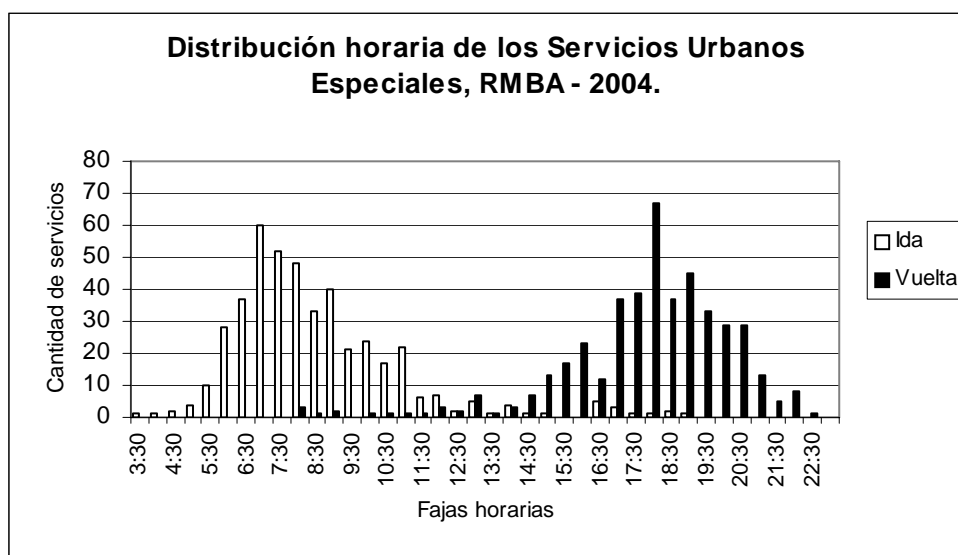
Norte	922.014	1.609	40	2448	4896
Noroeste	1.038.023	497	16	931	1862
Oeste	2.701.078	2.178	43	1849	3698
Sur	1.106.901	211	18	644	1288
Sudeste	1.730.040	1.429	49	2462	5822
Sudoeste	1.693.785	3.609	27	1196	2392

Fuente: Argentina – CNRT, 2004. Elaboración propia.

## 5.2 Distribución temporal del servicio.

La mayoría de los servicios *charter* se concentran en los picos matutinos y vespertinos de los días hábiles.

El 65% de los servicios habilitados se prestan durante de lunes a viernes, un 24% de lunes a sábados, y sólo un 8% lo hace todos los días de la semana. El 61% de los viajes con destino en la CBA se concentran en la franja horaria comprendida entre las 6 y las 9 de la mañana, mientras que el 72% los viajes con origen en la CBA, se concentran en el horario de 17 a 20:30 hs. Las empresas más consolidadas tienen servicios durante todo el día, entre las 6 y las 23 horas. También los sábados y domingos, aunque con frecuencias menores.



**Figura 1.**

## 5.3 La flota.

La flota habilitada para SUE en 2004 es de 218 vehículos (38% del total para SOL), con una antigüedad promedio de 7 años y una capacidad media de 24 asientos (estos gurismos son aplicables al conjunto de SOL).

Hay una escasa renovación y un envejecimiento acelerado de la flota a partir de 2002, consecuencia de la devaluación monetaria. Con anterioridad a la misma la antigüedad media era de 4 años, sensiblemente menor a los comienzos de la actividad.

En 2004 el 77% de la flota de *charter* son vehículos de entre 10 y 24 asientos (la mitad de los cuales son minibuses, de 16 a 24 asientos) y el 23% restante ómnibus. Hay, pues, un cambio en el tamaño de los vehículos respecto a los servicios originarios, tendiente al uso de

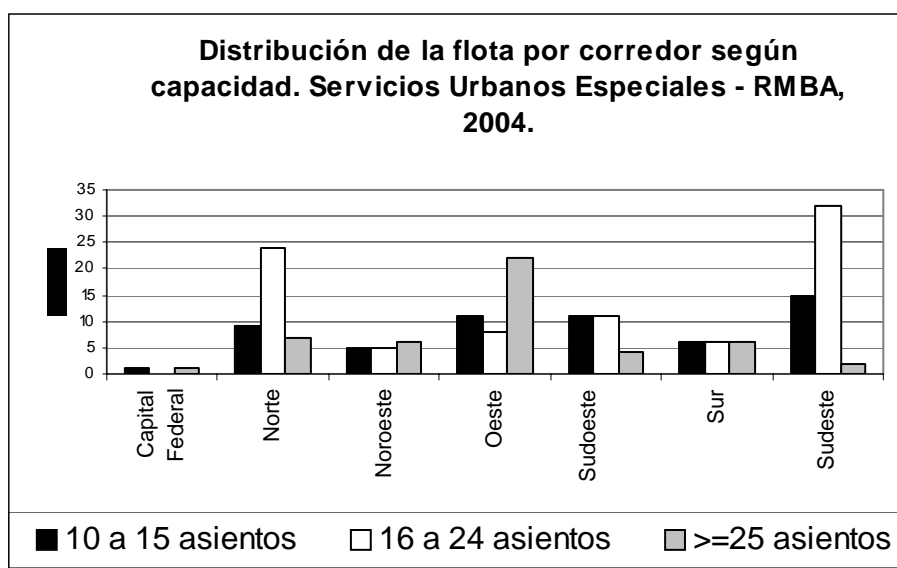
tecnologías de mediana capacidad. Hay asimismo, un crecimiento en el tamaño de las unidades de mediana capacidad (de vehículos de hasta 15 asientos, a vehículos de entre 16 y 24 asientos) (Tabla 2).

**Tabla 2:** Evolución de la flota SUE por capacidad por vehículo. RMBA, 1999 – 2004.

	<=9 asientos		10 a 15 asientos		16 a 24 asientos		>=25 asientos		Total	
Año	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%	Unidades	%
1999	32	5	289	46	80	13	232	37	633	100
2000	10	3	156	41	73	19	146	38	385	100
2001	4	1	139	36	132	34	109	28	384	100
2002	4	1	126	35	137	38	96	26	363	100
2003	1	0	96	34	115	40	73	26	285	100
2004	0	0	61	29	104	49	49	23	214	100

Fuente: Argentina – CNRT, 2004. Elaboración propia.

En el corredor Oeste el 53% de la flota son ómnibus de más de 25 pasajeros. En el Norte, el Sudeste y el Sudoeste, en cambio, predominan los vehículos de media capacidad (entre 10 y 24 asientos, en los dos primeros mayormente de 16 a 24 asientos). En los corredores Noroeste y Sur las participaciones son relativamente parejas.



**Figura 2.**

#### 5.4 Los operadores.

Según las estadísticas oficiales, en 2004 hay 105 empresas habilitadas para SUE (41% del total de operadores SOL), el 82% de las cuales son cuentapropistas (personas físicas) con 1 o 2 vehículos. Hay pocos operadores medianos de entre 3 y 5 vehículos (13% del total), y grandes de hasta 27 vehículos (5% del total), pero reúnen el 53% de la flota (24 y 28%, respectivamente). Estos guarismos son generalizables al conjunto de los operadores SOL.

De las entrevistas se recoge que es difícil que los pequeños operadores trabajen solos. En general lo hacen amparados bajo alguna organización, sea como subcontratistas de empresas más grandes (de *charter* o de turismo), o en conjunto con otros pequeños operadores

compartiendo un servicio terciarizado de gestión de tráfico (recepción y distribución de reservas telefónicas de viaje). Los clandestinos se amparan en organizaciones “mafiosas”.

Por esto es frecuente la prestación complementaria de servicios para el turismo (traslados aeroportuarios, excursiones, etc.), servicios contratados para el traslado de personal y/o clientela de empresas, o para viajes nocturnos o de fin de semana.

### **5.5 Los pasajeros.**

Los pasajeros del *charter* son adultos jóvenes de entre 21 y 40 años de edad (60%), de ambos sexos (56% mujeres), mayormente de ingresos medios a altos (89%). Utilizan el servicio en forma habitual (60% lo utiliza más de 5 veces a la semana) y para viajes de ida y vuelta (82%).

El principal motivo de viaje es el trabajo (87% de los pasajeros consultados). Los motivos restantes son significativos por su diversidad (estudio, trámites, visitas, compras, consultas médicas, esparcimiento, etc.).

Entre las principales ventajas ofrecidas por el servicio destacan la rapidez, la comodidad, la seguridad, el viaje directo, el trato, la puntualidad, y el precio (en ese orden).

Se observa la inclusión de atributos relacionados con la seguridad y el servicio personalizado (reemplazos en caso de desperfectos del vehículo, posibilidad de avisar retrasos o cambios en el lugar de ascenso habitual), además de aquellos relacionados con la accesibilidad, predominantes en los comienzos del servicio.

En general los pasajeros son clientes de determinadas empresas, y en su elección tiene un peso significativo la relación con el chofer. Hay sentimientos de confianza y pertenencia a un grupo (festejan cumpleaños, toman mate, duermen, los padres mandan a sus hijos solos, las familias a sus mayores al médico, etc.). La permanencia de los pasajeros como clientes de SUE (adoptaron el servicio desde hace ya muchos años) lleva a que no se consideren derivados de otros modos.

Los pasajeros pueden agruparse en dos tipos: aquellos que seleccionan el servicio por ser mejor que otras alternativas disponibles, o por ser la única alternativa para un viaje directo. Esto tiene relación con la identificación de dos patrones de servicio diferenciados, presentados a continuación.

## **6. PATRONES DE SERVICIO AUTO TRANSPORTE PRECIO Y CALIDAD.**

Los resultados presentados arriba definen el perfil actual del servicio conforme a los lineamientos generalizables o comunes al conjunto de la actividad. No obstante, éstos permiten asimismo identificar dos tipos de servicios claramente diferenciados, básicamente en términos de precio y calidad. Se procede a su caracterización a continuación.

### **6.1 Los *charter* de calidad superior o caros.**

Estos servicios comparten:

- un perfil socioeconómico de pasajeros (nivel de ingresos de medio a alto),
- un perfil de precios (superiores al colectivo),
- un perfil de flota (de buen estado a muy bueno),

- un perfil de operadores (condiciones de legalidad cercanas a las operativas medias de la actividad),
- y un perfil operativo.

El último aspecto refiere a incrementos en el nivel de servicio ofrecido al pasajero, con base en un trato personalizado.

Los servicios operan con reservas telefónicas de viajes y transportan sólo pasajeros sentados. En algunos casos también ascienden pasajeros sin reservas (en paradas fijas), sujeto a la disponibilidad de asientos. Esto último es poco frecuente debido a que los vehículos viajan completos, especialmente en horas pico.

Los horarios son preestablecidos y los recorridos fijos, pero los puntos de ascenso y descenso pueden modificarse a pedido del pasajero. Las reservas telefónicas de viajes se complementan con una operación de recepción de previa al inicio del tramo por autopista o vía rápida. Esta operación puede ser sobre un recorrido fijo con paradas a demanda, o sobre un recorrido variable. Esta última modalidad es similar a un “transporte escolar”, y se aplica sólo en la periferia.

El vehículo posee un estándar de confort (música funcional y/o radio, ambiente climatizado frío/calor, en algunos casos asientos reclinables). La oferta de servicios adicionales abordo (como café, jugo, caramelos, periódicos, etc.), se suspende tras la crisis de 2001. En 2004 el 84% de los pasajeros declara no disponerlos. Pocos ofrecen diarios por la mañana.

El pasaje puede comprarse por anticipado, en forma unitaria o de paquetes prepagos con descuentos. El pasaje unitario puede abonarse abordo. Las “chequeras de viajes” (con cantidades variables de entre 10, 20 y 40 pasajes) son utilizadas con mayor generalidad. En ocasiones pueden usarse sin límites de tiempo y en forma compartida. En caso de tener un uso temporal limitado, los viajes suspendidos con antelación pueden postergarse.

El precio del pasaje unitario es superior a los \$3 (€0.76) y puede alcanzar los \$8.- (€2.-). Los abonos mensuales oscilan entre los \$120.- y los \$280.- (€30.5 y €71.-). Para una mejor ponderación de precios se consigna que en 2004 un viaje en *remise* cuesta \$3.- (€0.76) por 20 cuadras (2000 metros, viaje mínimo), un pasaje en colectivo \$0,80 (€0.20) dentro de la CBA y aproximadamente \$1,5 (€0.38) en la periferia, y el peaje por los accesos a la CBA entorno a los \$2 (€0.50) (ida).

El pasajero tiene siempre relación con una empresa, sea cuando reserva y/o cuando abona el pasaje. Las oficinas se localizan en zonas céntricas, pero no próximas a las estaciones ferroviarias de la periferia. Esto se debe a que el ferrocarril se asocia con la suburbanización de población de medios y bajos ingresos, predominante hasta los años '80.

#### *6.1.1 Diferenciación sociespacial del servicio.*

Este perfil de servicio presenta asimismo variaciones conforme a las características socioeconómicas de la población de cada corredor.

En el corredor norte son profesionales, estudiantes, amas de casa de ingresos medios altos y altos, que no responden a un patrón horario, por lo cual se mantienen servicios con

frecuencias fijas durante todo el día. La recepción de pasajeros en el origen puede ser domiciliaria y pueden ofrecerse servicios abordo. Utilizan vehículos de media capacidad, especialmente mayores de 16 a 24 asientos (minibuses).

En el corredor oeste son asalariados de ingresos medios, con patrones horarios muy marcados y regulares. Operan con listas fijas de pasajeros altamente estables, y el pago es únicamente mediante abonos mensuales. Utilizan mayoritariamente ómnibus (40 asientos, aprox.).

En el corredor noroeste (intersticial) la situación presenta una transición entre las características de los corredores norte y oeste.

En el corredor sur no hay un patrón definido de pasajeros. Se combinan asalariados y profesionales, estudiantes, personas de sexo y edad diversa, de ingresos medios a medios altos. El servicio es menos personalizado (se asciende sólo en paradas fijas y no se ofrecen servicios abordo), pero más flexibles los horarios y las formas de pago (el uso de las “chequeras de viajes” puede distribuirse a conveniencia –sin fecha- y también compartirse entre diferentes pasajeros). Utilizan vehículos de media capacidad, especialmente de hasta 15 asientos.

En distancias superiores a los 50 kilómetros, el patrón de servicio se uniforma en todos los corredores, disminuyendo su cantidad y aumentando su precio y calidad. Este hecho es asociable con la suburbanización de sectores medios altos y altos en la periferia lejana, acaecida durante los años '90.

## **6.2 Los *charter* de calidad inferior o económicos.**

Estos servicios comparten:

- un perfil socioeconómico de pasajeros (nivel de ingresos de medio bajo a bajo),
- un perfil de precios (similares al colectivo),
- un perfil de flota (de buen estado a regular),
- un perfil de operadores (predominante ilegalidad),
- y un perfil operativo.

Al igual que los anteriores, estos servicios realizan viajes directos de la periferia al área central de la CBA mediante autopistas o vías rápidas, con pocas paradas de ascenso y descenso de pasajeros, y utilizando vehículos de media capacidad.

Pero el nivel de servicio personalizado al pasajero es inferior. No hay reservas telefónicas sino esperas en las paradas. El pasaje se paga únicamente abordo, y los pasajeros pueden ascender sólo en puntos fijos y viajar parados.

Los puntos de ascenso y descenso se ubican entorno a las estaciones ferroviarias, localización tradicional de las paradas del auto transporte público, e incluso pueden coincidir con ellas. También el precio del pasaje se ubica dentro del mismo rango tarifario de los SP (alrededor de \$2,5 o €0.63 por un viaje sin trasbordo). Operan minibuses, generalmente más antiguos y en estado de bueno a regular. El nivel de servicio es, pues, similar al del auto transporte convencional, aunque directo.

### **6.2.1 *Distribución socioespacial del servicio.***

La distribución espacial de los *charter* económicos no es uniforme. Se concentran en dos corredores del sur de la RMBA. Uno hacia el sudoeste, con dirección al partido de La Matanza, y otro hacia el sudeste, con dirección al partido de Florencio Varela. Ambos caracterizados por el déficit de servicios públicos con destino en la CBA (directos) y por población de bajos ingresos. En Florencio Varela el porcentaje de hogares con Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI) es del 26,7% (el más alto de la región metropolitana). Para ir a la CBA es necesario utilizar líneas locales con mal servicio, y pagar trasbordos que encarecen el viaje hasta 2 y 3 veces respecto al precio del SUE por un viaje directo.

La localidad de Laferrere es el principal origen en el partido de La Matanza (sudoeste), y es servido por un operador dominante. El mismo reúne la flota más grande del sistema (60 vehículos, aprox.) y opera sin autorización.

En general los servicios llegan a la CBA pero no ingresan al área central, a fin de evitar los controles de la Autoridad Pública. Debido a la extensión territorial de la región y la escasez de recursos para fiscalización, los controles tienden a concentrarse en el área central de la CBA.

Este mismo patrón se repite en servicios transversales de reciente aparición. Estos circunvalan la CBA desde el extremo sur hasta el norte, con destino en localidades del norte o noroeste de la periferia. El crecimiento del distrito industrial del partido de Pilar y las nuevas urbanizaciones residenciales de población de altos ingresos atraen trabajadores hacia estas localizaciones (industria, construcción, servicios, etc.). Hasta el momento operan en la ilegalidad.

## **7 CONCLUSIONES.**

Se verifica un uso creciente del *charter* en reemplazo del automóvil para viajes directos desde la periferia hacia el centro de la ciudad. Respecto a los orígenes de la actividad, la calidad general del servicio asciende y también el perfil de los usuarios. Los vehículos son más modernos y pequeños, y los pasajeros de un nivel de ingresos mayor.

La gestión del servicio incorpora innovaciones orientadas a la búsqueda del pasajero, tanto de tipo tecnológico (vehículos de capacidad intermedia) como de tipo operativo (cantidad de paradas, uso de autopistas).

Se destacan dos aspectos. Uno, que a pesar de las crecientes restricciones impuestas por la regulación, la actividad crece a lo largo de la década del '90. Dos, que este crecimiento es acompañado por cambios en el perfil del servicio.

La expansión territorial del servicio a todos los corredores de la región, es acompañada por una diferenciación por precio y calidad, relacionada con la legalidad del servicio. Por fuera de la regulación crecen *charter* económicos de calidad inferior.

En términos generales se observa un proceso de expansión y de diferenciación del servicio. Se define un tipo de servicio para "ricos" y otro para "pobres".

Esto tiene también un correlato espacial, por lo que resulta en una diferenciación socioespacial del servicio. La misma acentúa las desigualdades preexistentes de la región, así como las nuevas. Esto es, aquellas desigualdades históricas entre corredores (definidos por la

contigüidad física de zonas homogéneas), y aquellas recientes al interior de los mismos (definidas por la contigüidad física de zonas heterogéneas). Estas últimas resultantes de la contigüidad territorial de procesos de urbanización periférica protagonizados por población de distinta condición socioeconómica (altos y bajos ingresos).

## **BIBLIOGRAFIA.**

- Argentina – Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires – Secretaría de Hacienda y Finanzas (2003) *Plan Integral de Desarrollo del Subterráneo de Bs. As.*, Buenos Aires.
- Balassiano, R. Y M. Braga (2000) Competição no transporte rodoviário de passageiros: o caso do Rio de Janeiro. *Transporte em tempos de reforma*, L.G.E. Editora, Brasília.
- Belenky, P. Y M. Piazza (1995) *Servicios urbanos de oferta libre*. Comisión Nacional de Transporte Automotor – GTUP, Informe N° 2, Buenos Aires.
- Belenky, P.; E. Parodi y G. Piazza (1996) Análisis comparativo entre los charters y los colectivos en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Caso particular: corredor oeste. *Actas del VIII Congreso Latinoamericano de transporte Público y Urbano*, Curitiba, Brasil, p. 544-559 (formato electrónico).
- Cámara de Empresas de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (1998) El daño de los truchos al transporte regular. Incidencia de los sistemas informales. *Motor y Camino*, N°512, p. 16-22.
- Cámara de Empresas de Transporte de la Provincia de Buenos Aires (2000) El transporte clandestino. La inacción estatal. *Motor y Camino*, N°520, p. 24-30.
- Cervero, R. (2000) *Informal transport: mobility options for the developing world*. United Comission on Human Settlements (Habitat), Nairobi.
- Chaves, J. Y R. Orrico (1999) Neoliberalismo, globalización e informalidad: la apología de una anarquía sustentable en el transporte colectivo de pasajeros de Lima. *Actas del X CLATPU*, Universidad Simón Bolívar, Caracas.
- Gutiérrez, A. (2001) Transporte alternativo: algo más que una cuestión de tamaño. *Actas del VIII Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Fac. de Arquitectura y Urbanismo – Universidad de Chile, Sgo. De Chile, p. 129 – 139 (en CD ROM).
- Gutiérrez, A. y S. Kralich (2005) Transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un análisis de su evolución entre 1993 – 2003. *Actas del X Encuentro de Geógrafos de América Latina*, Universidade Federal de Sao Paulo, Sao Paulo, p. 6759-6773 (en CD ROM).
- Kralich, S. (1993) *Génesis y reproducción reciente de servicios de transporte contratado en la Región Metropolitana de Buenos Aires*. Min. De Economía, Obras y Servicios Públicos. Subsecretaría de Transporte Terrestre de la Nación, Buenos Aires.
- Kralich, S. (1995) Sustitución incipiente de modos tradicionales de transporte urbano en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. *Actas de la Jornadas sobre la problemática urbana*, Fac. de Cs. Sociales – Universidad de Buenos Aires, 17 p. (formato electrónico).
- Krantzer, G. (1999) Los transportes alternativos en la Región Metropolitana. \$320 millones se sustraen al transporte público. *Motor y Camino*, N°518, Cámara del Transporte de la Povincia de Buenos Aires, p. 44-49.
- Vacca, M. (1991) El transporte público informal en la Región Metropolitana de Buenos Aires. *Actas del V Congreso Latinoamericano de Transporte Público*, CEPAL-REDES, Santiago de Chile., p. III.29-39.
- Vacca, M. y O. Vicente (1992) La otra cara del transporte público. *Hoja de Ruta*, N°3, Cámara de Empresarios del Transporte Automotor de Personas Buenos Aires, p. 14-32.
- Viegas, J. (1998) Efficiency and quality of public transport in developing cities. *Urban Transport Policy*, Balkema, Róterdam, p. 117-122.

## **Andrea Gutiérrez.**

Vilela 3834 (1430) Buenos Aires – Argentina.

(54) (11) 4546-1135

E mail: angut2@fullzero.com.ar

