

# **Incidencia de la conformación histórica de la movilidad urbana en el fortalecimiento de desigualdades económicas y la segregación sociocultural**

Avance de Investigación en Curso

GT 07 – Desarrollo Territorial y Local: desigualdades y descentralización

Lic. Maximiliano Augusto Velazquez  
CETAM-FADU-UBA  
maxovelazquez@gmail.com

## **Resumen**

El objetivo de este trabajo es caracterizar la dinámica de la conectividad física y accesibilidad social del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires a partir de considerar a la movilidad urbana como el soporte de las interacciones sociales en el territorio y como expresión sociohistórica concreta. En el caso particular de este particular corredor la movilidad cotidiana, sus flujos y las prácticas de transporte fortalecieron las desigualdades económicas y fomentaron la segregación sociocultural urbana. En una primera etapa dichos ritmos fueron articulados por el tejido ferroviario-tranviario, luego bajo el dominio del automóvil-colectivo y la implantación de equipamientos públicos de envergadura como el aeropuerto y el Mercado Central, y por último con la consolidación de los corredores viales mediante la implantación de la red de autopistas de acceso al área central de mediados y fines del siglo XX.

**Palabras Clave:** Movilidad y Transporte-Segregación urbana-Región Metropolitana

## **Introducción a la Región Metropolitana de Buenos Aires**

El transporte urbano se ha convertido en una de las más problemáticas áreas de gestión y control en las regiones metropolitanas latinoamericanas en las que conviven muy variadas realidades económicas, sociales, culturales y ambientales.

La problemática de la movilidad urbana, sus flujos y las prácticas cotidianas de movilidad diaria han sido una de las características centrales del proceso de transformación socio-espacial en el marco de un crecimiento disperso y desordenado que conllevó la metropolización de la ciudad de Buenos Aires. En una primera etapa dichos ritmos fueron articulados por el tejido ferroviario-tranviario, luego bajo el dominio del automóvil-colectivo y la implantación de equipamientos públicos de envergadura como el aeropuerto y el Mercado Central, y por último con la consolidación de los corredores viales mediante la implantación de la red de autopistas de acceso al área central de mediados y fines del siglo XX.

La mancha urbana de Buenos Aires ha construido en su devenir histórico un aglomerado metropolitano con características físicas y funcionales estructuradas en matrices radio-concéntricas, organizadas en torno a la expansión urbana en el eje de corredores instaurados primero por las vías ferroviarias y luego por las autopistas urbanas (que mantuvieron y fortalecieron dicho esquema radial). Los ferrocarriles, articulados a la red subterránea y al sistema de colectivos, proveen acceso a un área central fuertemente focalizada. En la misma, y precisamente en función de las características radiales mencionadas, se concentran los empleos y servicios (Ainstein, 2001).

Consecuentemente con esa estructura urbana los corredores de transporte tienen escasa conectividad transversal, particularmente en términos de servicios de transporte de riel. Desde mediados del siglo XX el desarrollo urbano se ajustó a pautas de relativa continuidad y compacidad en torno de los mencionados corredores, con una participación protagónica del transporte colectivo. Dicha participación del colectivo tuvo soporte en millonarias inversiones en la malla vial urbana de las diversas jurisdicciones. Esa producción masiva de infraestructura vial, casi siempre posterior y acompañando a la expansión de la producción de nuevo suelo urbano a partir de suelo rural, favorece la conformación de una estructura física que privilegia al automóvil particular como modo hegemónico de movilidad, aunque éste particular artefacto de movilidad solo está disponible para una minoría poblacional de altos y medianos ingresos.

Buenos Aires, como principal región del país, tiene una dinámica funcional y una serie de características de múltiples dimensiones que se reflejan en su compleja estructuración territorial. El Producto Geográfico Bruto (PGB) de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires es de US\$ 80 mil millones, mientras que el de la Provincia de Buenos Aires, alcanza a unos US\$ 115.3 mil millones totalizando US\$ 195 mil millones, poco menos del 58% del PBI de la Argentina.

A su vez, forma parte junto con México, San Pablo y Río de Janeiro del grupo de 15 áreas urbanas de más de 10 millones de habitantes que han sido clasificadas por distintos autores como “megalópolis” o “megaciudades”. El corredor sudoeste explica el 17% de la población total de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Dado su peso demográfico, económico y político, su evolución tuvo históricamente y seguirá teniendo fuerte incidencia sobre la nación en su conjunto. Al mismo tiempo registra serios problemas económicos, organizativos, medioambientales y sociales así como de configuración de su estructura urbana.

El sistema de transporte de Buenos Aires sólo puede entenderse como parte del sistema metropolitano, ya que los millones de viajes diarios de personas y los miles de viajes de carga que se producen en el aglomerado no reconocen límites administrativos. La participación de la Capital Federal en el sistema es destacada, siendo el área central de la ciudad el principal atractor de viajes de toda la región metropolitana, así como su puerto, instalado junto a aquella, concentra prácticamente el total de movimiento de contenedores del país.

### **El caso del Corredor Sudoeste**

Para analizar la incidencia de la conformación histórica de la movilidad urbana y el transporte en el fortalecimiento de desigualdades económicas y la segregación sociocultural del corredor sudoeste de Región Metropolitana de Buenos Aires haremos una breve periodización con su consecuente caracterización y dinámica sociohistórica de cada instancia temporal, no sin antes dar cuenta del sistema urbano resultante y su lógica de movilidad y transporte de personas y bienes.

Actualmente el Corredor Sudoeste se estructura vialmente a través de la autopista Ricchieri y su continuidad en la Autopista Ezeiza – Cañuelas; y mediante ferrocarril se complementa con los dos ramales de la Línea Belgrano Sur y dos ramales de la Línea Roca Constitución – Ezeiza (eléctrico) y Ezeiza – Cañuelas (Diesel). El autotransporte público de pasajeros el Corredor brinda servicio a través de unas 14/15 líneas nacionales, provinciales y municipales (INTRUPUBA, 2010). Existen ofertas de transporte con diversos grados de formalidad tales como combis y charters que cumplen servicios regulares punto a punto entre las localidades y el micro y macro centro de Buenos Aires.

Los partidos del corredor sudoeste son muy significativos desde el punto de vista demográfico por poseer muy elevadas tasas de crecimiento poblacional y de fuertes desigualdades internas resultante de la consolidación de una “cuña de riqueza” a lo largo de las vías de la autopista Ezeiza-Cañuelas. En este fragmento del territorio quedan involucrados diferentes municipios, caracterizados por poseer un

30% de su población en condiciones de pobreza y un número creciente de urbanizaciones privadas para los sectores de mayor nivel económico.

Si contemplamos los límites exteriores del corredor sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las rutas provinciales 52 y 58 involucra los partidos de La Matanza, Esteban Echeverría, Ezeiza, Presidente Perón, San Vicente y Cañuelas, ordenados ascendentemente por población total al censo de 2010.

**Cuadro 1. Características de los Municipios del Corredor Sudoeste**

MUNICIPIO	SUPERFICIE Km2	DENSIDAD hab/km2	POBLACION TOTAL	% CRECIM. 1991/2001	% CRECIM. 2001/2010
La Matanza	323	5.497,9	1.775.816	+11,9	+41,5
E. Echeverría	120	2.508,0	300.959	+23,0	+23,4
Ezeiza	223	734,2	163.722	+57,8	+37,8
Pte. Perón	121	670,6	81.141	+45,7	+34,0
San Vicente	666	89,3	59.478	+29,4	+32,4
Cañuelas	1190	43,1	51.892	+31,9	+22,4

Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC 2010.

Todos estos partidos tienen importantes tasas de crecimiento intercensal en los últimos dos censos (2001 y 2010) de la tercera instancia de desarrollo de la Región Metropolitana, hecho que los convierte a su vez en receptores netos de población migrante intrapartidos, del país y de los países limítrofes.

A continuación presentaremos cuatro momentos históricos que caracterizan el devenir del Corredor Sudoeste: a) una movilidad ferroviaria entre localidades, que transcurre durante las dos primeras décadas del siglo XX y se caracteriza por conectar pequeños núcleos poblacionales; b) un pasaje de la movilidad ferroviaria a la vial a partir de la consolidación del automóvil-colectivo que permitió ampliar los ejidos urbanos de las localidades ya que las trazas tranviarias apenas llegaban a los límites de los partidos de la zona; c) la consolidación de la autopista Ricchieri primero con la implantación del aeropuerto de Ezeiza a comienzos de los años cincuenta y luego con el traslado del Mercado Central de Abasto a la localidad de Tapiales en los años ochenta; y d) la culminación del modelo de autopistas con la finalización de la Autopista Ezeiza-Cañuelas que permitió modificar el paradigma de suburbanización utilizado hasta dicho momento (loteo para sectores populares) por procesos de periurbanización de clases medias y altas en barrios cerrados.

### **La movilidad ferroviaria entre localidades a principios del siglo XX**

Nuestro punto de partida para analizar la movilidad urbana del corredor sudoeste se fecha a comienzos del siglo XX. La incipiente mancha urbana se va alejando del puerto y centro histórico de Buenos Aires siguiendo las rutas de transporte existentes, acentuando los principios marcados por la teoría del lugar central desde un enfoque teórico clásico de la geografía humana, la planificación y parte de la sociología urbana. El modo prevalente de movilidad en ese contexto, con independencia del caminar, es el ferrocarril y en menor medida el tranvía.

El desarrollo urbano de la urbe está fuertemente vinculado con el desarrollo del sistema de transporte, razón por la cual no se puede considerar un aspecto sin el otro. Las necesidades diarias de movilidad corresponden a cuestiones del sistema de transporte y del uso de suelo. La distribución de las actividades humanas en el espacio produce una demanda diferenciada de transporte que es consecuente con las necesidades de movilidad en el radio cotidiano de acción de las personas. El supuesto general

subyacente de estas teorías es que la población vive en las afueras y trabaja en el centro. Esta hipótesis tal vez deba ser repensada desde cada una de las localidades de este primer tiempo histórico: la movilidad intra localidad es clave para comprender el período.

En materia ferroviaria una maraña de rieles atravesaban la recientemente federalizada Buenos Aires. Un sistema de empresas privadas extranjeras y control estatal se expandía por todo el país desde que en 1887 el Estado Nacional se desprende de los ferrocarriles construidos con capital público. Los porteños disponían de una amplia y compleja red de ferrocarriles, cuya oferta se extendía, atravesando los suburbios mas alejados hasta fusionarse naturalmente con las líneas suburbanas.

Al mismo tiempo varias empresas privadas de tranvías transportaban millones de personas anuales vinculando el centro con los barrios. Pocas ciudades en el mundo desarrollaron una red tan compleja como la porteña (Rapoport y Seoane, 2007). Decididamente los caminos de hierro marcaban los futuros ejes de desarrollo urbano y el desarrollo de los barrios (Scobie, 1977). Adquiere una eficacia sin igual al desplazar cientos de miles de personas diariamente (Gutman y Hardoy, 2007), especialmente a partir de la introducción del tranvía eléctrico en 1900 que reduce los costos del transporte y lo hace accesible a las masas, llegando a totalizar unos 875 kilómetros de vías (González Podestá, 2007).

En ese tiempo histórico las márgenes del Matanza-Riachuelo mas allá del puesto conocido como Puente Alsina no presentaban urbanizaciones. Por ejemplo, hasta comienzos del siglo XX, los pocos centros urbanos eran San Justo y Ramos Mejía, que había surgido a la vera de la vía del Ferrocarril Oeste activo desde 1858, y las estaciones del Ferrocarril del Sud en la línea Temperley a Cañuelas activo desde 1885: nos referimos a los poblados de Ezeiza, Tristán Suarez y Cañuelas. Nada hacía suponer que el Partido de La Matanza se transformaría cien años después en el partido mas populoso de la Región Metropolitana de Buenos Aires con 1.775.816 habitantes según el censo de 2010.

Dos nuevas iniciativas ferroviarias agregarían tardíamente al corredor sudoeste conectividad física y accesibilidad social a partir de un fuerte subsidio a la tarifa. Ambos proyectos deben leerse en el marco de disputas políticas entre la Provincia de Buenos Aires y el Gobierno Nacional por el control del tendido ferroviario, y adicionalmente como complementación a los sistemas ferroviarios extranjeros existentes. Tanto el FFCC Sud y el FFCC Oeste, luego de la crisis de 1890 se encontraban “coordinados” y funcionaban como límites geográficos a la zona estudiada, de hecho ya en 1886 culminan las obras de la traza de Haedo a Temperley quedando vinculados ambos ferrocarriles para la complementación de tráfico especialmente de cargas (Velazquez, 2012) agregando conectividad al país con el puerto de La Plata, recientemente planificada como capital provincial.

El Estado Nacional como reacción al proceso de carterización de los ferrocarriles de capital inglés decide generar competencia incorporando capitales franceses. Así nace en 1904 la Compañía General de Ferrocarriles en la Provincia de Buenos Aires (CGBA, llamada a menudo Compañía General de Buenos Aires) que operó una red de ferrocarriles de trocha angosta (métrica) durante la primera mitad del siglo XX: Su nombre en francés era “*Compagnie Générale de Chemins de Fer dans la Province de Buenos Aires*”. Este ferrocarril llega a la Estación Buenos Aires en el barrio de Barracas y se extiende hacia el sudoeste pasando por Gonzalez Catan, Marcos Paz, Villars y Plomer y convirtiéndose en eje primario de expansión urbana del partido de La Matanza.

Así la acción del Estado hizo posible una experiencia de diversificación del mercado ferroviario que, protagonizada por compañías de capitales franceses vino a alterar un panorama signado hasta entonces por la exclusividad de la presencia británica. Sin embargo, el gobierno de la provincia de Buenos Aires no coincidía con el Nacional en cuanto a la promoción ferroviaria, otorgando diversas concesiones provinciales (entre ellas al Midland) y mas tarde iniciando la construcción de un ferrocarril propio (el ferrocarril Provincial) involucrándose independientemente en el problema. Estas concesiones estaban amparadas en la Ley de Ferrocarriles Agrícolas y Económicos sancionada el 31 de diciembre de 1897 (Cazanave, 2004).

El Ferrocarril Midland (*Buenos Aires Midland Railway*) es resultado de una concesión provincial y ello condicionó su existencia por cuarenta años. El 16 de septiembre de 1904, por medio de un decreto

provincial se le otorgó a la concesión para construir y explotar una línea férrea de trocha angosta — para adecuarse a la Ley Provincial— entre Puente Alsina y Carhué. Obviamente al tratarse de un ferrocarril concesionada por la provincia de Buenos Aires no disponía de acceso a la Capital Federal, por lo que menguaba su tráfico de pasajeros respecto de la Compañía General de Buenos Aires, y obligaba a trasbordos con los tranvías en Puente Alsina. En la zona de Tapiales se cruzaba con las vías CGBA y continuaba por Aldo Bonzi, Isidro Casanova llegando al partido de Merlo.

Ambos ferrocarriles resultaron ruinosos en términos de explotación comercial para la carga en el interior de la provincia de Buenos Aires y sucumbieron ante los ferrocarriles de trocha ancha (Waddell, 2006; Lopez, 2007), siendo clausurados los tramos mas alejados de la ciudad de Buenos Aires en los diversos procesos de racionalización ferroviaria de mediados y fines del siglo XX. No obstante, en el conurbano, cumplieron un rol tardío de articulador de la expansión urbana, siendo los últimos ferrocarriles en construirse (juntamente con el otro exponente de trocha métrica como fue el FFCC Provincial que tenía como estación terminal la ciudad de Avellaneda).

El aporte del modelo tranviario en la zona fue muy escaso, salvo el mencionado del trasbordo con el Midland en Puente Alsina. Esto fue producto en gran medida debido a que para cuando el servicio urbano ferroviario comienza a disponer de suficientes frecuencias para permitir la urbanización surge una competencia modal fundamental: el colectivo.

Desde un punto de vista de la accesibilidad social el modelo de explotación comercial de pasajeros ferroviarios y tranviarios disponía de costos populares aunque en el caso particular de la zona estudiada las frecuencias eran muy inferiores al de los otros ferrocarriles, así como las comodidades de las formaciones.

### **Del modo ferroviario al modo vial: la aparición del automóvil-colectivo**

Con la aparición del transporte automotor a finales de la década del 1920 comienza una competencia entre modos de transporte, que lejos de procurar complementación superpone servicios en los corredores principales y abastece escasamente otros recorridos, alguno de los cuales en los suburbios se complementan alrededor de las rutas de acceso a la ciudad. Adicionalmente, la imagen pública de los tranvías cambió radicalmente el 12 de julio de 1930 (Pigna, 2007) cuando un interno de la línea 105 cayó al Riachuelo al no detenerse en el puente Bosch que se hallaba levantado para su uso portuario, provocando la muerte de 56 pasajeros en su mayoría obreros. El hecho trágico puso nuevamente en el tapete la seguridad del medio y la responsabilidad de las empresas, mayormente de capital inglés (Rapoport y Seoane, 2007).

Siguiendo los lineamientos de las diversas corrientes de planificación urbana del naciente Estado de Bienestar, todos los modos de transporte se unen en entes corporativos de capital público y privado, erigiendo al Estado como planificador y a los privados como ejecutores de dichos planes. Dos décadas después se conforma “Transportes de Buenos Aires” articulando tranvías, ómnibus, colectivos y subtes (González Podestá, 2007). Si bien se logran algunas mejoras en el servicio especialmente en lo que tiene que ver con la infraestructura y con el desarrollo industrial nacional de unidades, la lucha de los modos guiados por el pasajero es cada vez más desigual respecto del colectivo.

El transporte “hormiga” (Gorelik, 1998) conquista rápidamente el conurbano como respuesta alternativa a los agudos problemas de una metrópolis cada vez mas centralizada y también a las sucesivas crisis económicas que demoran y muchas veces imposibilitan la efectiva modernización y ampliación del medio tranviario y/o ferroviario. Así la expansión automotor (Gutman y Hardoy, 2007) es central para explicar la declinación del modelo tranviario porteño, al tiempo que el sistema tarifario (que dejaba fuera de la ecuación económica las inversiones viales en calles y avenidas) era accesible para amplias franjas de la población.

Debe resaltarse que el auge del colectivo solamente puede ser explicado en el marco de una importantísima inversión pública en la red vial. En 1932, durante la presidencia de Agustín Pedro Justo,

a través de la Ley 11.658, se crea el organismo Vialidad Nacional que se financiaba con un impuesto fijo por cada litro vendido de nafta. La acción principal era consolidar la red vial primaria argentina y a partir de ella fomentar el uso del transporte automotor. Las rutas de acceso a la Ciudad de Buenos Aires fueron las primeras en ser intervenidas y complementadas con nuevos trazados trasversales de rutas nacionales como provinciales. En nuestro caso, el primer tramo pavimentado de la Ruta Nacional 3 es el que separa Buenos Aires de Cañuelas. La sección Buenos Aires - San Justo se inauguró el 1 de febrero de 1938, mientras que la sección San Justo - Cañuelas se finalizó el 8 de octubre del mismo año.

La inversión vial fue acompañada paulatinamente por la provincia y sus rutas, y luego por los municipios consolidando y luego pavimentando las avenidas y calles de las localidades en general cercanas a la ruta principal y/o a las estaciones ferroviarias.

Los procesos de metropolización y suburbanización acelerada que tienen lugar entre las décadas de 1940 y 1960 generan procesos socioterritoriales específicos tales como el desarrollo masivo de los “loteos económicos” periféricos, destinados predominantemente a los trabajadores urbanos, lo que origina una expansión de la mancha urbana poco estructura y carente de servicios (Torres, 1999).

El sector sudoeste de la Región Metropolitana se caracteriza por comenzar su rápida urbanización y expansión demográfica siguiendo mayoritariamente los ejes viales básicamente de la ruta 3 y la ruta 205 (esta última servida en forma paralela por el FFCC Sud), y complementada por la articulación del llamado Camino de Cintura o Ruta Provincial 4 (aunque recién consolidada como autovía en la década del setenta).

### **La construcción del Aeropuerto y el automóvil del ideario peronista**

Según Anahí Ballent debe comprenderse al aeropuerto en el marco de un estrategia política del primer peronismo: “Ezeiza ocupa un lugar destacado en el imaginario peronista. En el momento de su creación, por la envergadura de la intervención y por la condensación de programas creados y propagandizados por el peronismo que comportaba: modernización técnica, servicios sociales, esparcimiento popular. Los sueños del peronismo fueron allí condensados: Ezeiza se construía como su escenario ideal.” (Ballent, 1999: 3).

La construcción del aeropuerto significó una operación territorial de gran magnitud sobre el sector sudoeste del Gran Buenos Aires, en la cuenca del Río Matanza: incluyó ámbitos de esparcimiento, tales como balnearios, colonias de vacaciones y una amplia forestación de sus bosques, instalaciones deportivas, conjuntos de vivienda ejemplares como Ciudad Evita y Barrio Aeropuerto, e instalaciones asistenciales, educativas y de salud.

La columna vertebral de todo el proyecto territorial lo constituía el elemento central de los transportes de la época: la autopista. No sólo unía aeropuerto y ciudad, sino que su función era la de vincular los diferentes emprendimientos que se realizaban en el área. Esta operación es uno de los pocos ejemplos de planificación de la urbanización integrados sólo por rutas viales en la región (Velazquez, 2013).

El desarrollo de la red de autopistas de Buenos Aires comienza en la década de cuarenta con la circunvalación parcial de la Capital Federal por la avenida General Paz y complementada con la conexión al aeropuerto. Estas dos primeras "autopistas" de gran envergadura tuvieron efectos sobre el uso del suelo. En el caso de la General Paz, su influencia está reflejada en el impulso a la localización de industrias en el primer cordón del conurbano, durante el período de intensificación del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (Blanco, 1999) y en el caso de la Ricchieri lo mencionado anteriormente para el proyecto Ezeiza.

Al momento de realizarse la intervención el paisaje de la zona carecía de urbanizaciones y se encontraba afectada a usos rurales: estancias, quintas, tambos, granjas, surcadas por los innumerables arroyos y bañados que desembocaban en el Matanza. Entre estas dos líneas de urbanización que recorrían los corredores radiales de la actual ruta 3 y ruta 205, el vacío central se encontraba surcado,

también en sentido radial, por los dos ramales de los ferrocarriles CGBA y Midland, cuyas estaciones constituían sectores urbanizados próximos a la avenida General Paz (La Tablada, Tapiales y Matanzas) y luego pequeñas agrupaciones (como Libertad y González Catan). Con la misma dirección, la ruta 3 atravesaba la cuenca, asentándose, próximo a la capital, el núcleo de San Justo. Sobre ese paisaje se construye el eje articulador de la autopista Ricchieri cociendo el aeropuerto y los proyectos sociales con la red vehicular de la naciente región metropolitana.

La confianza se basaba en una hipótesis que presuponía una rápida generalización del automóvil particular como objeto cultural y simbólico del progreso individual, hecho que inclusive llevó al peronismo a plantearse un vehículo de fabricación nacional accesible a los sectores populares.

Concomitantemente se produce el proceso de nacionalización de los ferrocarriles y luego de muchas idas y vueltas todos los ferrocarriles de trocha angosta se aglutinan bajo el nombre de “General Belgrano” y a los dos ramales del sudoeste (ramal G y M) se los llaman “Belgrano Sur” acentuando su carácter marginal, sin recibir inversiones importantes y produciéndose tardíamente el proceso de dieselización (García, 2004) recién a mediados de los años setenta.

A partir de mediados del siglo XX tres variantes en la movilidad segmentan a los usuarios. Mientras los sectores populares continúan viajando en cada vez mas deficientes servicios ferroviarios y en colectivos con poca frecuencia, sectores de clase media se suben a la motorización particular. Las experiencias de viaje se transforman. Si las redes públicas tienen adicionalmente la desventaja de requerir de trasbordos (recordemos Puente Alsina para el ex Midland o inclusive en Barracas para el ex GCBA), y los colectivos hacen sinuosos y prolongados recorridos, poseer un automóvil permite llegar a destino en una ciudad cada vez mas pavimentada. La polarización y la diferenciación social comienza a manifestarse visiblemente a partir de la elección modal.

El período culmina con la implantación del Mercado Central de Buenos Aires en la intersección de la Autopista Ricchieri y la Ruta Provincial 4. Esto exigió la ampliación de la conexión Oeste-Sur por el Camino de Cintura por el año 1977, que en algún sentido fortalece la única conexión trasversal ferroviaria de la región metropolitana (el ramal Haedo-Temperley). Esta decisión de concentrar el abasto de mercaderías en un solo punto de la urbe implicó cambios importantísimos en la red de transporte pesado y alteró significativamente la movilidad de cargas y pasajeros del corredor sudoeste. La ruta Provincial 6 circunvala luego del tercer cordón del conurbano aunque con discontinuidades ya que nunca puedo completarse su conversión a autopista o autovía. Adicionalmente desde hace aquellos años está planificada la extensión de otro anillo circunvalar como continuidad del camino del Buen Ayre con en nombre de Autopista Presidente Perón, aún pendiente de construcción.

### **Las autopistas y los cambios en el proceso de suburbanización**

El proceso de suburbanización de los partidos del corredor sudoeste tienen la particularidad de prevalecer sobre las rutas y autopistas en mayor medida que en las trazas ferroviarias. No nos ocuparemos en este artículo de los cambios específicos en la matriz productiva y la locación de industrias y de la actividad primaria, atenderemos específicamente a dos dimensiones del proceso de suburbanización.

La suburbanización protagonizada por las clases baja y medio baja, en los bordes e intersticios de la expansión el aglomerado, en los lotes mas precarios que en el caso de nuestro corredor están a su vez colindantes con las problemáticas de la degradación ambiental de la cuenca Matanza-Riachuelo. La segunda dimensión mas cercana en el tiempo, y acentuado a partir del auge del neoliberalismo vernáculo, es la periurbanización de los grupos mejor posicionados, bajo la modalidad de barrios cerrados autosegregados, distantes del centro, con bajas densidades.

En lo que respecta a la movilidad, ya habíamos establecido la deficiencia histórica del modo ferroviario y la escasa oferta del transporte automotor público de pasajeros. Para el primer caso de suburbanización, aquella que expande la pobreza en bajas densidades, se desarrolla donde la red de

transporte público no tiene mercado para operar. En el caso de la periurbanización de clases medias y altas la movilidad está fuertemente asociada al uso intensivo del automóvil particular, adicionalmente tienen como contraparte la ausencia o insuficiencia (sumada a la generalmente baja calidad) de servicios de transporte público.

Esta doble forma de suburbanización no acompañada por la expansión de la oferta de transporte público masivo genera las condiciones para la aparición de transportes alternativos tales como charters, remises y combis.

Desde mediados de los sesenta se emplean en el conurbano servicios contratados para el transporte de personal de empresas o instituciones mutuales, y en el caso particular del aeropuerto Ezeiza, al poseer escasas ofertas de transporte público, se había desarrollado servicios de buses para el personal aeroportuario y posteriormente ampliados a pasajeros. Los transportes alternativos tienen gran crecimiento en los noventa e el marco de deterioro de las condiciones del transporte público (Blanco et al, 2003) y la explosión luego de la crisis de 2001 tipo de servicios se consolida mayormente en forma no regulada. Como explica Gutierrez y Kralich (2005) la preferencia de los usuarios por estos servicios obedece a las ventajas ofrecidas respecto del transporte público (comodidad, previsibilidad, mínimas esperas y detenciones, rapidez) y respecto del auto particular (la comodidad de no conducir, servicio que puede resultar puerta a puerta, costos similares o incluso menores, considerando las erogaciones en combustible, peajes y estacionamiento, etc.).

La autopista Ezeiza-Cañuelas, como continuidad de la Autopista Ricchieri y consolidación tardía de la red de autopistas de acceso, se transforma en el soporte del proceso de suburbanización de elites en gran medida debido a la cantidad de predios periurbanos o rurales disponibles para su urbanización (Vidal Koppmann, 2011) signado marketinamente como “corredor verde” del sudoeste.

La nueva oferta vial no ha sido acompañada de nuevas ofertas de transporte automotor público de pasajeros al tiempo que el servicio ferroviario apenas registra inversiones significativas en los últimos años que aún no se traducen en mejoras en el servicio. En ese contexto el auge de los servicios no regulados agrega costos de transporte y reduce la accesibilidad a un corredor con interesante conectividad física infraestructural.

### **A modo de conclusión**

Hemos realizado un recorrido histórico de la conectividad y accesibilidad de los partidos del corredor sudoeste de la Región Metropolitana. En cada tiempo un modo prevalente de transporte marcó flujos y prácticas cotidianas de movilidad.

La zona recibió la última oleada de inversiones ferroviarias complementando el abanico de hierro de Buenos Aires. Al poco tiempo de su inauguración el paradigma de movilidad se transforma para recibir al transporte vial. Las rutas se erigen en soporte del proceso de suburbanización con mayor preponderancia que las vías férreas al tiempo que el principal proyecto político del siglo XX planifica y ejecuta el proyecto Ezeiza dotando al corredor de una de las primeras autopistas de Buenos Aires. El auto emerge como nuevo soporte de accesibilidad y los colectivos ganan la zona y el camión concentra las cargas en el consolidado Mercado Central de Buenos Aires.

El crecimiento poblacional de los partidos se convierte en vertiginoso consolidando situaciones habitacionales degradadas en concordancia con la cercana cuenca del Matanza-Riachuelo. Por ultimo observamos la aparición de servicios alternativos de transporte no regulares mayormente ilegales y precarios que compensan la escasa inversión en transporte público masivo.

La culminación de la autopista Ezeiza-Cañuelas otorgó el soporte de conectividad necesario para permitir la expansión del proceso de periurbanización de barrios cerrados y countries que el neoliberalismo vernáculo propuso, volviendo a favorecer al automóvil privado y relegando nuevamente a modos mas eficientes de movilidad.



Este proceso histórico devino en un territorio regional marcadamente desigual, signado negativamente por la degradación ambiental de la contaminada cuenca Matanza-Riachuelo, en donde la polarización se hace evidente en la elección modal de los habitantes. Transporte y usos de suelo se articularon contingentemente para conformar flujos y prácticas cotidianas heterogéneas, donde el costo y el tiempo de viaje marginalizan a gran parte de la población de corredor con mayor crecimiento poblacional de la Región Metropolitana de Buenos Aires.

Es menester repensar nuevas inversiones orientadas a achicar la diferencia entre los modos privados individuales de y los modos públicos masivos en el corredor sudoeste, aunque podríamos extenderlo al resto de la Región, con el fin de garantizar la accesibilidad y movilidad de las mayorías. Aunque condicionada por su devenir histórico que confirma la supremacía del modelo automotor, buscar alternativas de movilidad eficientes y sustentables, tanto económicas como sociales, se transforma en un imperativo para los hacedores urbanos de nuestro tiempo.

## Bibliografía

- Ainstein, Luis (2001) “Estructura urbana y accesibilidad social a servicios de transporte: el caso del aglomerado Buenos Aires”, en VI Congreso Internacional del CLAD sobre Reforma del Estado y de la Administración Pública, Buenos Aires, Noviembre de 2001.
- Ballent, Anahí (1999) “La Operación Territorial Ezeiza (1944-1955)”, en Seminario de Crítica - Año 1996, Instituto de Arte Americano e investigaciones estéticas, Número 72, Buenos Aires. Web consultada el 10 de Mayo de 2013: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0072.pdf>
- Blanco, Jorge (1999) “Transporte y espacio urbano en Buenos Aires: Reestructuración de la red de Autopistas Metropolitanas y cambios en la organización espacial”, en 1º Encuentro Internacional de Humbolt, Buenos Aires, web vista el 10 de Mayo de 2013: <http://www.filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/BlancoHumboldt1999.pdf>
- Blanco, J.; Gutiérrez, A.; Kralich, S. y Yanes, L. (2003) “Transporte, espacio y capital en la Región Metropolitana de Buenos Aires”. En: Alessandri, Ana F. & Bertonecello, R. (comps.). *Procesos territoriales en Argentina y Brasil*. Bs. As., convenio FFyL-UBA/FFLyCs. Hs./Universidade de Sao Paulo, p. 293-313.
- Cazenave, Daniel (2004) “Nuestro querido ‘Compañía’”, en Revista *Todo Trenes*, Número 28, Buenos Aires, Febrero-Marzo 2004.
- García, Sergio (2004) “De la Compañía General al Belgrano Sur”, en Revista *Todo Trenes*, Número 29, Buenos Aires, Abril-Mayo 2004.
- González Podestá, Aquilino (2007) “Apuntes sobre la historia del tranvía en Buenos Aires”, Asociación Amigos del Tranvía y Biblioteca Popular Federico Lacroze, consultado 30 Mayo de 2013 en: <http://www.tranvia.org.ar/tranvias/ciudaddebsas.htm>
- Gorelik, Adrian (1998), *La grilla y el parque. Espacio Público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*, Universidad Nacional de Quilmes, Bernal.
- Gutiérrez, Andrea y Kralich, Susana (2005) “Transporte alternativo en la Región Metropolitana de Buenos Aires. Un análisis de su evolución entre 1993 y 2003”, Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina, Universidade de São Paulo, 20 a 26 de março de 2005.
- Gutman, Margarita y José Enrique Hardoy (2007), *Buenos Aires, 1536-2006*, Ediciones Infinito, Buenos Aires.
- Lopez, Mario Justo (2007) “Un sistema ferroviario con empresas privadas y control estatal”, en Lopez y Waddell (comp.) *Nueva Historia del Ferrocarril en la Argentina. 150 años de política ferroviaria*, Buenos Aires, Lumiere.

- Pigna, Felipe (2007) “La tragedia del tranvía obrero”, nota sección “Zona” del diario Clarín del 1 de Julio.
- Rapoport, Mario y María Seoane (2007) *Buenos Aires. Historia de una ciudad*, Fundación Banco Ciudad-Planeta, Buenos Aires.
- República Argentina. Ministerio de Economía. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Censo Nacional de Población y Viviendas 2010. Buenos Aires.
- República Argentina. Ministerio del Interior y Transporte. Secretaría de Transporte (ST). INTRUPUBA (2006/2007). En cooperación con PTUMA. Buenos Aires 2010.
- Scobie, James (1977) *Buenos Aires del centro a los barrios*, Ediciones Solar, Buenos Aires.
- Torres, Horacio (1999) “La aglomeración Gran Buenos Aires: sus patrones de expansión física y los cambios recientes en su mapa social”, reproducido en Kullock et alt. (2011) *Horacio Torres y los mapas sociales: la construcción teórica del caso Buenos Aires*, Buenos Aires, Cuentahilos.
- Velazquez, Maximiliano (2013) “La imposible vinculación ferroviaria con el Aeropuerto Ezeiza. Dilemas de conectividad y accesibilidad en el corredor Sudoeste de Buenos Aires”, ponencia presentada en Primera Jornada de Investigadores en Formación, Secretaría de Investigaciones, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de Buenos Aires, 31 de Mayo de 2013.
- Velazquez, Maximiliano (2012) "Ramal Haedo-Temperley, un servicio FFCC trasversal al modelo radial imperante", ponencia presentada en Seminario "Movilidad y Pobreza: al oeste con el Sarmiento y al sudoeste con el Belgrano Sur, dos corredores ferroviarios complementarios", Secretaría de Investigaciones FADU-UBA y CETAM, Buenos Aires, Argentina, 10 de Octubre de 2012.
- Velazquez, Maximiliano (2011) “Hacia un sistema de transporte sustentable para Buenos Aires, en coautoría con Herrera Gallo, Gonzalo, revista *La Ingeniería*, número 1105, Septiembre de 2011, Buenos Aires.
- Velazquez, Maximiliano (2009) ““La vuelta de la modalidad Tranviaria. Reflexiones en torno a los discursos sobre Transporte y Medio Ambiente”, XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Buenos Aires, 31 de Agosto y 4 de Septiembre.
- Vidal-Koppmann, Sonia (2011) “Ordenamiento Territorial y Producción Inmobiliaria. La Intervención de los Actores Privados en el Corredor Sudoeste de la Región Metropolitana de Buenos Aires (Argentina)”, en *Revista Geográfica de America Central*, Vol 2, No 47E, Heredia, Costa Rica.
- Waddell, Jorge (2006) “Historia de Ferrocarril Midland”, en Revista *Todo Trenes*, Número 40, Buenos Aires, Marzo-Abril 2006.