

MOVILIDAD, TRANSPORTE Y POBREZA EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES: ¿pensando en la inclusión?¹

Solange Paula Redondo*

Resumen

La relación entre movilidad, transporte y pobreza no resulta una temática nueva especialmente para las grandes metrópolis latinoamericanas, donde se combinan características poblacionales muy dispares en lo referido a niveles socioeconómicos, habitabilidad, provisión de servicios y satisfacción de necesidades básicas. La movilidad y la accesibilidad al transporte resultan de vital importancia ya que las menores posibilidades de movilidad de los sectores socioeconómicos menos favorecidos dejan marginada a gran cantidad de población que ven limitadas sus posibilidades de inclusión plena a la vida en sociedad.

El proceso de expansión urbana en el Área Metropolitana de Buenos Aires permitió la ocupación de las tierras disponibles en las zonas más alejadas del centro de la ciudad, pero la misma no se llevó a cabo de manera equitativa para todos los sectores poblacionales, especialmente en lo referido al sitio y la posición.

Con el paso del tiempo y el crecimiento urbano muchas de estas zonas se incorporaron definitivamente al Área Metropolitana de Buenos Aires conformando las llamadas coronas o anillos que se encuentran conectados con la Ciudad de Buenos Aires a través del ferrocarril, colectivos, avenidas y autopistas. Pero esta conectividad ¿es efectiva? ¿Realmente incluye a estos sectores poblacionales que viven en los partidos más distantes? Veremos en este trabajo que implicancias conlleva la movilidad diaria para estas poblaciones y si realmente dificulta su inclusión al desarrollo de la vida en sociedad.

Palabras-clave: Movilidad; Inclusión; Pobreza; Accesibilidad.

¹ Ponencia presentada en el XIV Encuentro Internacional Humboldt, realizado en Las Termas de Río Hondo, Santiago del Estero, Argentina, de 15 al 19 de octubre de 2012.

* Universidad Nacional de Luján / Universidad de Buenos Aires / Centro de Estudios Alexander von Humboldt.

Abstract

The relationship between mobility, transport and poverty is not a new topic especially for large Latin American cities, where disparate population characteristics with regard to socioeconomic, housing, service provision and satisfaction of basic needs are combined. Mobility and transport accessibility is of vital importance since the fewer the possibilities of mobility of disadvantaged socio-economic sectors leave marginalized large number of people, who are limited their potential for full inclusion in society.

The process of urban expansion in the metropolitan area of Buenos Aires led to the occupation of land available in areas far from the center of the city, but it was not carried out equally to all population sectors, especially referred to the site and position.

With the passage of time and urban growth many of these areas were added to the Metropolitan Área of Buenos Aires definitely calls shaping crowns or rings that are connected with the City of Buenos Aires by rail, bus avenues and highways. But is this connectivity effective? Does it really include these sectors of the population living in more distant areas? We will see in this paper how daily mobility for these populations affects their inclusion in society life.

Keywords: Mobility; Inclusion; Poverty; Accessibility.

Introducción

Si consideramos que la expansión urbana del Área Metropolitana de Buenos Aires hacia las zonas más periféricas no se llevó a cabo aplicando políticas de planeamiento urbano como así tampoco políticas de transporte que permitan incluir a todos los sectores, resulta necesario analizar los patrones de movilidad y de que manera la accesibilidad influye en las prácticas cotidianas de la población, para luego permitarnos repensar las políticas aplicadas y sus posibles modificaciones o mejoras para que las personas puedan incluirse socialmente y llevar a cabo sus con prácticas que realmente contemplen sus necesidades de movilidad.

En estudios precedentes consideramos que las necesidades básicas de una población no sólo contemplan alimentación vivienda y vestimenta, sino que la ineficiencia en el acceso a medios de transporte o la infraestructura para llevarlas a cabo también debe ser considerada como situación de pobreza, ya que potencialmente la dificultad de acceder al desarrollo de

actividades cotidianas deja aislada a vastos sectores poblacionales quienes ven dificultadas sus posibilidades de acceso a oportunidades laborales, educativas, sanitarias, recreativas, etc.

En este trabajo tomaremos como estudio de caso la localidad de Ituzaingó, situada al oeste del Conurbano Bonaerense para analizar las posibilidades con las que cuenta la población allí residente de llevar a cabo su movilidad cotidiana.

1. La localidad de Ituzaingó: su sitio y posición

El Partido de Ituzaingó se encuentra en la zona oeste del Gran Buenos Aires, a una distancia aproximada de 35 km de Capital Federal. Limita con los partidos de Hurlingham, Merlo, Morón, San Miguel y Moreno, ocupando una superficie de 38,54 Km² y una población estimada en 167.000 habitantes (INDEC, 2010).

Las principales vías de acceso están constituidas por la Autopista del Oeste, la Avenida Gaona, la Avenida Rivadavia y el ferrocarril Sarmiento.

La localidad está conformada por barrios de casa bajas, en un gran porcentaje construidas con material y algunos barrios presentan características de informalidad, el más importante es el barrio San Alberto, clasificado históricamente como villa, pero que en los últimos años ha presentado ciertas mejoras respecto a su infraestructura y a provisión de servicios básicos, lo cual permite clasificarla como asentamiento.

En la zona comprendida por Villa Udaondo, se desarrollan características bastantes heterogéneas ya que coexisten áreas de lujosas casa con asentamientos informales. Las primeras denotan una población con altos ingresos, que junto con el crecimiento y la expulsión poblacional hacia la periferia, transformaron las antiguas casaquintas, en viviendas permanentes que cuentan con seguridad privada, todos los servicios básicos y vías de acceso a la Ciudad de Buenos Aires y otras localidades del conurbano. Esta población quienes utilizan autos particulares para movilizarse, por lo cual no les resulta imprescindible el acceso a medios de transporte público, a pesar de contar con ellos. Sin embargo la mayor parte de Villa Udaondo presenta características opuestas. Algunos barrios informales de tipo asentamientos no cuentan con calles asfaltadas, desagües pluviales y provisión de servicios, entre ellos modos de transporte. Las características socioeconómicas de la población son muy bajas, lo cual dificulta aun más el acceso a ofertas educativas, sanitarias y laborales.

Otro contraste importante es el Country “Los Pingüinos” inaugurado a principios de la década del '90 del siglo pasado, en concordancia con las políticas neoliberales implementadas en nuestro país que contribuyeron a afianzar la segregación socio-territorial y a acentuar la pauperización de vastos sectores poblacionales. Este barrio cerrado ocupa 260 hectáreas y se ubica a metros de la autopista que conecta Ituzaingó con la Capital Federal.

Allí viven personas de un alto nivel adquisitivo que utilizan auto particular para movilizarse y por ello les resulta muy ventajosa la accesibilidad a la autopista.

Estos fenómenos descriptos encuentran su fundamento teórico en el siguiente párrafo:

Mientras que en las décadas anteriores los sectores populares se asentaban exclusivamente dentro del ámbito de alcance del ferrocarril, a partir de la década del 90 los sectores de altos ingresos se establecen en urbanizaciones cerradas agrupadas a lo largo de las principales autopistas, muchas veces superponiéndose y entrando en conflicto con las modalidades de ocupación preexistentes (viejos loteos económicos, villas y/o asentamientos). Los sectores de bajos y de altos ingresos comienzan entonces a competir por los espacios intersticiales vacantes. Estos espacios, mayoritariamente no aptos para la urbanización, (degradados ambientalmente), que hasta hace décadas eran de exclusivo interés y consumo para los sectores populares ahora son disputados por nuevos actores, los desarrolladores inmobiliarios, quiénes con grandes capitales y el uso de la tecnología, transforman tierras no aptas en emprendimientos urbanísticos destinados a los sectores de altos ingresos (CRAVINO; FERNÁNDEZ WAGNER; VARELA, 2009).

2. Fragmentación socio- territorial ¿el paisaje del Conurbano Bonaerense?

Las localidades que componen el Conurbano Bonaerense presentan importantes contrastes en sus características de habitabilidad, donde conviven sectores poblacionales de altos ingresos económicos, con otros donde la pobreza y la falta de recursos y servicios están a la orden del día.

Si bien la localidad estudiada en esta investigación aparentemente no evidencia esta heterogeneidad, al momento de analizar en profundidad los barrios y los servicios con los que cuentan, es posible afirmar que al interior del partido de Ituzaingó las carencias aumentan considerablemente dejando marginada a gran parte de sus habitantes.

Como es posible observar en el plano precedente, el partido de Ituzaingo se divide en tres sectores a saber: Ituzaingó Sur ocupa una superficie considerablemente menor y se encuentra limitada por la Avenida Rivadavia, que bordea el recorrido del Ferrocarril Sarmiento y por donde circulan la mayoría de las líneas de autotransporte (colectivos) que la

unen a Capital Federal, la calle Blas Parera que representa el límite con el partido de Morón y conecta a Ituzaingó con la Ruta 21 y por lo tanto con las localidades del partido de Merlo y la calle Hortiguera que representa el límite con la localidad de San Antonio de Padua.

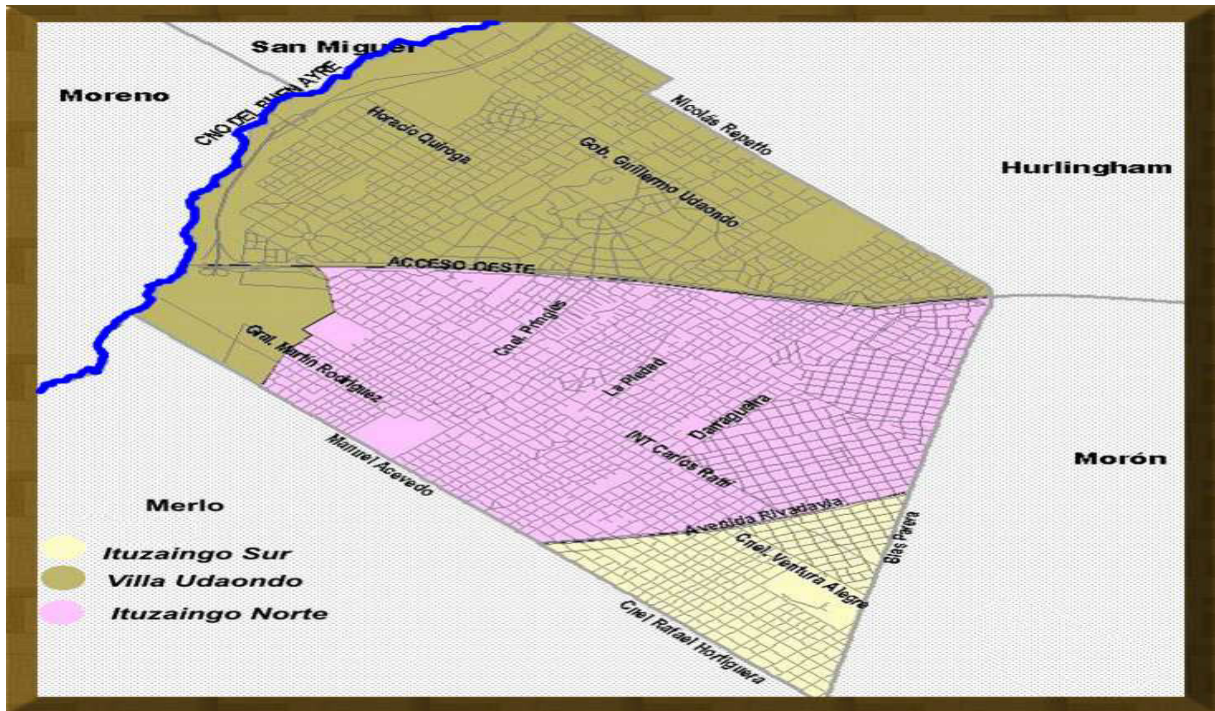


Figura 1. Plano del Partido de Ituzaingó

Fuente: <www.cuencareconquista.com.ar/mapas/ituzaingo/mapa1ituz>.

Ituzaingó Norte cuyos límites lo constituyen las calles y avenidas antes mencionadas y al norte, el límite está conformado por la autopista del oeste. Y por último, el sector comprendido por Villa Udaondo delimitada por el Camino del Buen Ayre, que comunica con la zona norte y la Panamericana, el acceso oeste y la calle Nicolás Repetto que la separa del partido de Hurlingham.

Estos tres sectores, están divididos a su vez en 28 barrios, de los cuales 10 pertenecen a Villa Udaondo, 3 a Ituzaingó Sur y 15 a Ituzaingó Norte.

Según datos aportados por la organización Un Techo para mi país, en el partido se localizan 21 barrios informales de tipo asentamiento, es decir son barrios que presentan un trazado urbano regular, pero las tierras ocupadas son de propiedad privada en la mayoría de los casos y éstos no cuentan con al menos un servicio básico (acceso a energía eléctrica, agua potable o desagüe pluvial). A los fines del presente trabajo también se tendrá en cuenta la accesibilidad a los modos de transporte como una necesidad básica.

En los barrios es posible observar sectores con un mayor grado de consolidación de las viviendas como así también sectores de viviendas muy precarias. Se registran entonces dos

formas: en algunos casos las viviendas más precarias se localizan en la periferia o “al fondo del barrio” como se los denomina comúnmente, constituyendo una identidad marcada por las necesidades insatisfechas y los reclamos; en otros casos estas viviendas se instalan de manera dispersa en los espacios que van quedando disponibles sin llegar a conformar una identidad común (Relevamiento de villas y asentamientos en el Gran Buenos Aires, en <http://www.untechoparamipais.org.ar/>).

2.1. Las Necesidades Básicas Insatisfechas

Para analizar las necesidades básicas de una sociedad deben tenerse en cuenta no sólo las características de la vivienda y los servicios con los que cuenta, sino también otros aspectos como su localización espacial y las interacciones sociales que se desarrollan al interior de los mismos.

La vivienda no puede ser pensada sin el conjunto de servicios e infraestructura en la que está inscripta (luz, agua, energía, transporte, pavimento, etc.), ni sin tener en cuenta su localización en el espacio y el tipo de interacciones sociales que se desarrollan en su interior. Todos estos aspectos están implicados en la noción de hábitat (YUJNOVSKY, 1984).

Por eso resulta imprescindible el estudio de la accesibilidad a los modos de transporte que permiten el desarrollo de la vida en sociedad y por ende actúan como factor de inclusión o exclusión (HARVEY, 1979).

En las últimas décadas la localidad de Ituzaingó ha experimentado un importante crecimiento demográfico lo cual obligó a reconfigurar el espacio urbano y a ocupar los espacios vacantes, muchas veces en detrimento de los espacios verdes y lotes de posesión municipal. Esto responde en parte a la expulsión poblacional desde el centro (constituido por la Capital Federal) hacia las áreas periféricas del conurbano. Ituzaingó siempre se caracterizó por contar con importantes espacios verdes, calles arboladas, casas bajas y barrios tranquilos. Por eso resultó una buena opción para aquellos que buscaban tranquilidad y relativa cercanía a la Ciudad de Buenos Aires.

Cuando se recorren los barrios residenciales y cercanos a la estación de ferrocarril y al centro comercial, es posible observar casas pintorescas, con jardines verdes y calles pavimentadas, un centro comercial que en los últimos años creció considerablemente y plazas muy cuidadas, floridas e iluminadas. Pero este paisaje y estos beneficios no son aprovechados por la totalidad de la población residente, ya que a medida que nos adentramos en los barrios

y nos alejamos de las principales vías de acceso, se evidencia la segregación residencial y aumentan las carencias y las necesidades básicas insatisfechas.

Muchos de los barrios se clasifican como asentamientos informales aunque se han registrado importantes mejoras a partir de la pavimentación de varias calles y la provisión de algunos servicios, existen vastos sectores poblacionales que ven seriamente limitadas sus posibilidades de traspasar los límites del partido e incluso de sus propios barrios por falta de recursos. De hecho, si bien es cierto que las estadísticas y análisis muestran un nivel de pobreza menos que luego de la crisis que en 2001 sufrió la Argentina y una de las más importantes en la historia de nuestro país, la realidad nos demuestra que la expansión de los asentamientos precarios es mayor, correspondiendo a la llegada de inmigrantes provenientes de países limítrofes y de Perú (LIBERALI; REDONDO, 2011). En el caso específico del partido de Ituzaingó, si bien los datos no muestran un aumento de asentamientos precarios, tampoco éstos se redujeron lo cual tampoco condice con las supuestas mejoras experimentadas.

El siguiente cuadro lo demuestra:

Cuadro 1. Población total y población de villas y asentamientos en el partido de Ituzaingó, Buenos Aires

1991		2001		2010	
Población Total	% Pob. de V y A	Población Total	% Pob. de V y A	Población Total	% Pob. de V y A
643.553*	1,40 %	167.824	2,73%	158.121	2,70%

* Estos datos corresponden al partido de Morón, cuando aun no se habían dividido los partidos de Hurlingham e Ituzaingó.

Fuente: Elaboración propia en base a datos de Cravino y otros y datos del INDEC.

2.2. El acceso a la salud

Uno de los principales problemas que presenta el partido es la falta de servicios sanitarios. La población sólo cuenta con un hospital de atención media, que no posee internación, pediatría ni traumatología, sólo atención por guardia, en la cual a causa de la ausencia total de recursos sólo realizan la atención primaria de la urgencia y de allí derivan a otros hospitales zonales (como el hospital “Héroes de Malvinas “ en la localidad de Merlo, el Hospital de Morón, o en casos más graves el Hospital Dr. Güemes, en la localidad de Haedo o el Hospital Dr. Posadas en la localidad de El Palomar). Estas derivaciones resultan prácticamente inviables para las personas de menores recursos económicos, ya que las ambulancias con las que cuenta la municipalidad son absolutamente insuficientes para satisfacer las necesidades de la población y los costos de un taxi o remis hasta los centros sanitarios mencionados son considerablemente elevados (entre 40 y 80 pesos según el

hospital al que se necesite el traslado) Además solo existen siete salas de atención primaria que en su mayoría sólo cuentan con servicios de vacunación en días y horarios predeterminados.

El municipio de Ituzaingó presentó hace varios años un proyecto de construcción de un hospital, pero las obras comenzaron a realizarse durante el año 2011 y aún no se sabe con certeza su fecha de inauguración. Además este hospital al parecer estará destinado a la atención de pacientes de la tercera edad, por lo tanto es probable que ciertas especialidades como pediatría u obstetricia continúan derivándose a otros centros de salud.

2.3. El acceso al trabajo

La localidad estudiada no presenta dentro de sus límites ofertas laborales variadas ya que si bien hay un centro comercial con algunos comercios, en los mismos se emplean una mayor proporción de mujeres de entre 18 y 30 años.

Por otra parte se localizan algunas fábricas textiles, de alimentos y una fábrica metalúrgica, claramente estas ofertas no logran abastecer a la mayor parte de la población, la cual debe recurrir a la movilidad diaria para llevar a cabo sus actividades cotidianas.

Quienes viven en los barrios más alejados de la estación ferroviaria no tienen otra opción que utilizar los medios de transporte público que les permita acceder a la ciudad de Buenos Aires o a otras localidades del conurbano.

Un gran porcentaje de la población se traslada con viajes pendulares, en decir vivienda/ trabajo lo cual implica una inversión de tiempo y costos económicos elevados. En trabajos anteriores hemos trabajado estos costos a cubrir desde varios aspectos como económicos, sociales, culturales y psicológicos (LIBERALI; REDONDO, 2011). En lo referido a los costos económicos quedó evidenciado que los traslados en ferrocarril en combinación con colectivos o subtes, según el caso, resultan ser los únicos a los que pueden acceder los trabajadores que perciben un sueldo mínimo², como la mayoría de los trabajadores empleados en el sector secundario y terciario (especialmente empleados fabriles y de comercio).

² El Estado estableció un piso salarial de 2.300 pesos.

Cuadro 2. Cuadro de trayectos diarios desde Ituzaingó al Obelisco

MODO DE TRANSPORTE	PRECIOS A PAGAR	TIEMPO DE VIAJE	CONDICIONES DE VIAJE
FERROCARRIL LÍNEA SARMIENTO DESDE ESTACIÓN ITUZAINGÓ HASTA ESTACIÓN ONCE y REGRESO	1,25\$	40 minutos	La frecuencia en horas diurnas es de 5 minutos, espaciándose durante la noche. Los vagones tienen diferentes condiciones de mantenimiento que van en suerte, y en las horas pico, se viaja hacinado. Se llega a la estación Once y desde allí, se combina con subterráneo. El ambiente social suele ser complejo. Muchos hurtos.
SUBTERRÁNEO DESDE ESTACIÓN ONCE HASTA ESTACIÓN LIMA (a 3 cuadras del Obelisco) y REGRESO	2,50 \$	10 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, interrumpiéndose durante la noche. En general los vagones son viejos y las vías, las primeras que tuvo Buenos Aires. Es la línea A, la más deteriorada.
TOTALES DIARIOS	7,50 \$	2 horas	POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 150\$
COLECTIVO LÍNEA 136 desde Estación Ituzaingó hasta Primera Junta	2,75\$	1 hora y 30 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, espaciándose durante la noche. Mejora el ambiente social.
SUBTERRÁNEO DESDE ESTACIÓN PRIMERA JUNTA HASTA ESTACIÓN LIMA (a 3 cuadras del Obelisco) y REGRESO	2,50\$	15 minutos	La frecuencia es de 5 minutos, interrumpiéndose durante la noche. En general los vagones son viejos y las vías, las primeras que tuvo Buenos Aires. Es la línea A, la más deteriorada.
TOTALES DIARIOS	10,50\$	3 horas 30 minutos	POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 210\$
EN COMBI desde Estación Ituzaingó hasta el Obelisco	20,00\$	45 minutos	Todos los pasajeros viajan sentados con aire acondicionado o calefacción. El ambiente social es selecto.
TOTALES DIARIOS	40,00\$	1 hora 30 minutos	POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 800\$
EN AUTO PARTICULAR MEDIANO	50\$ de combustible + 14,00\$ de peaje+ 40\$ de estacionamiento	40 minutos	Por autopista y pago de estacionamiento como estadía diaria y no por hora, que es de 18\$. Esto no considera los gastos del vehículo ni el stress del conductor.
TOTALES DIARIOS	118 \$	1 hora 20 minutos	POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 2360\$
EN TAXI O REMISE por autopista	145\$ + 14 \$ de peaje= 159\$	40 minutos	Por autopista
TOTALES DIARIOS	318\$	1 hora 20 minutos	POR 20 DÍAS DE TRABAJO: 6360\$

Fuente: Liberali y Redondo (2011). Datos actualizados a junio 2012.

2.4. El acceso a la educación

A partir del relevamiento de establecimientos educativos, el partido de Ituzaingó

cuenta con un total de 110 escuelas, de las cuales 84 son de gestión estatal y 26 de gestión privada.

Las escuelas de nivel primario, secundario y de adultos pertenecen al estado provincial, mientras que algunos jardines de infantes son de gestión municipal. Las escuelas de gestión privada ofrecen educación para los tres niveles: jardín, primaria y secundaria, lo cual sumado a la falta de vacantes en las escuelas públicas, representa una ventaja bastante importante ya que garantizan la escolaridad completa del alumno, la mayoría de las veces en el mismo edificio y esto evita traspasos a otras instituciones al finalizar cada etapa de la escolaridad.

Muchas escuelas estatales presentan ciertas carencias en lo referido a infraestructura, como falta de estufas y ventiladores, pupitres y pizarrones rotos, ausencia de insumos, como sala de videos, bibliotecas, computadoras, patios techados, etc. Algunas de las escuelas poseen comedor, de modo tal que los alumnos pueden allí almorzar y tomar un refrigerio a modo de desayuno o merienda. En los últimos años, el presupuesto para tal fin se ha visto reducido y por ello este servicio alcanza sólo a una población muy pequeña de alumnos.

Si bien como se observa en el plano, el acceso a las escuelas se ve facilitado por los servicios de transporte público que en su mayoría recorren las instituciones educativas y sus alrededores, la distribución de las mismas no es equitativa. De hecho en Villa Udaondo, que como mencionamos con anterioridad, contiene a varios barrios informales con importantes índices de pobreza sólo cuenta con 17 establecimientos educativos de los cuales dos son privados, cinco jardines de infantes, cuatro escuelas primarias, cinco secundarias y una de adultos. Claramente esta oferta no logra cubrir las demandas de la población, que además también cuenta con menos servicios de transporte que conecten los barrios, ya que la mayoría de las líneas de colectivo recorren las avenidas principales como la calle Nicolás Reppeto, Martín Fierro o la Avenida Udaondo. Las características de infraestructura de estos barrios, como falta de pavimento, alumbrado público, desagüe pluvial, entre otros dificulta el acceso a las escuelas, ya que parte de esta población debe caminar entre 8 y 15 cuadras, que en días de lluvia, las calles de tierra se tornan realmente intransitables a pie o en bicicleta, medio de transporte más utilizado por los residentes en esta zona de Ituzaingó.

La mayor concentración y disponibilidad de servicios se observa en Ituzaingó norte, que además en los últimos años experimentó importantes mejoras de infraestructura y provisión de servicios básicos, a pesar de que en los barrios más alejados de la estación de ferrocarril y por ende del centro comercial aun esperan servicios como agua potable, cloacas y pavimento.



Esto evidencia aun más la fragmentación socio- territorial que presenta el partido en estudio.

3. La ¿accesibilidad? a los modos de transporte

El partido de Ituzaingó es recorrido por aproximadamente 9 líneas de colectivo(con distintos ramales), de las cuales sólo una es de jurisdicción nacional, es decir que ingresan dentro de la Capital Federal, el resto de las líneas son provinciales y el municipio no cuenta con líneas de transporte propias. La mayoría de las líneas conectan a la localidad y sus barrios con otras localidades aledañas, espacialmente con Morón y Merlo que son puntos nodales para acceder a otros partidos de la zona oeste.

El medio más utilizado para llegar a la Ciudad de Buenos Aires es el ferrocarril Sarmiento, que en febrero de este año protagonizó una de las tragedias ferroviarias más importantes, como consecuencia de las condiciones en la que viajan los usuarios, la ausencia absoluta de regulación y mantenimiento de infraestructura. Situación que acentuó aun más las pésimas condiciones de viaje y la frecuencia de los servicios. Luego de este hecho el estado puso a disposición de los pasajeros líneas de colectivo de jurisdicción nacional que cubren parte del recorrido del ferrocarril, para intentar solucionar este déficit pero es sólo una solución temporaria y no cubre las necesidades de la población afectada ya que estos servicios sólo se prestan en horarios determinados y con unidades reducidas.

En los últimos años las empresas de transporte de combis han tomado relevancia dentro del partido de Ituzaingó y en otras localidades del conurbano. Éstas ofrecen un servicio rápido que comenzó conectando las estaciones ferroviarias y luego se extendió pasando por las principales avenidas o calles y realizando varios recorridos, para abarcar la mayor cantidad posible de pasajeros. De todos modos, tal como se evidencia en el cuadro arriba expuesto, este modo de transporte es realmente muy costoso y de ninguna manera resulta accesible para la mayoría de la población. Tal vez sí esto representa una buena opción para quienes realizaban el viaje en auto particular, ya que el viaje en combi significa una reducción del stress producido al conducir y una disminución del costos de combustible, peajes, estacionamiento y desgaste del automóvil.

Pero gran parte de la población lleva a cabo su movilidad diaria en medios de transporte público. Si la necesidad la conexión debe realizarse con otras localidades del

conurbano, especialmente de la zona oeste, suele optarse por el colectivo, pero en la mayoría de los casos las líneas y ramales conectan con localidades nodales, como Merlo y Morón, al llegar allí los pasajeros deben tomar otro colectivo para acceder al partido de La Matanza, Luján, Marcos Paz, entre otros. Además desde Morón es posible tomar un colectivo para llegar a la zona norte como San Isidro o Palermo, en un tiempo aproximado de dos horas de recorrido y un costo que varía entre 3 y 5 pesos.

Localización de barrios, Instituciones Educativas y recorrido de líneas de colectivo.

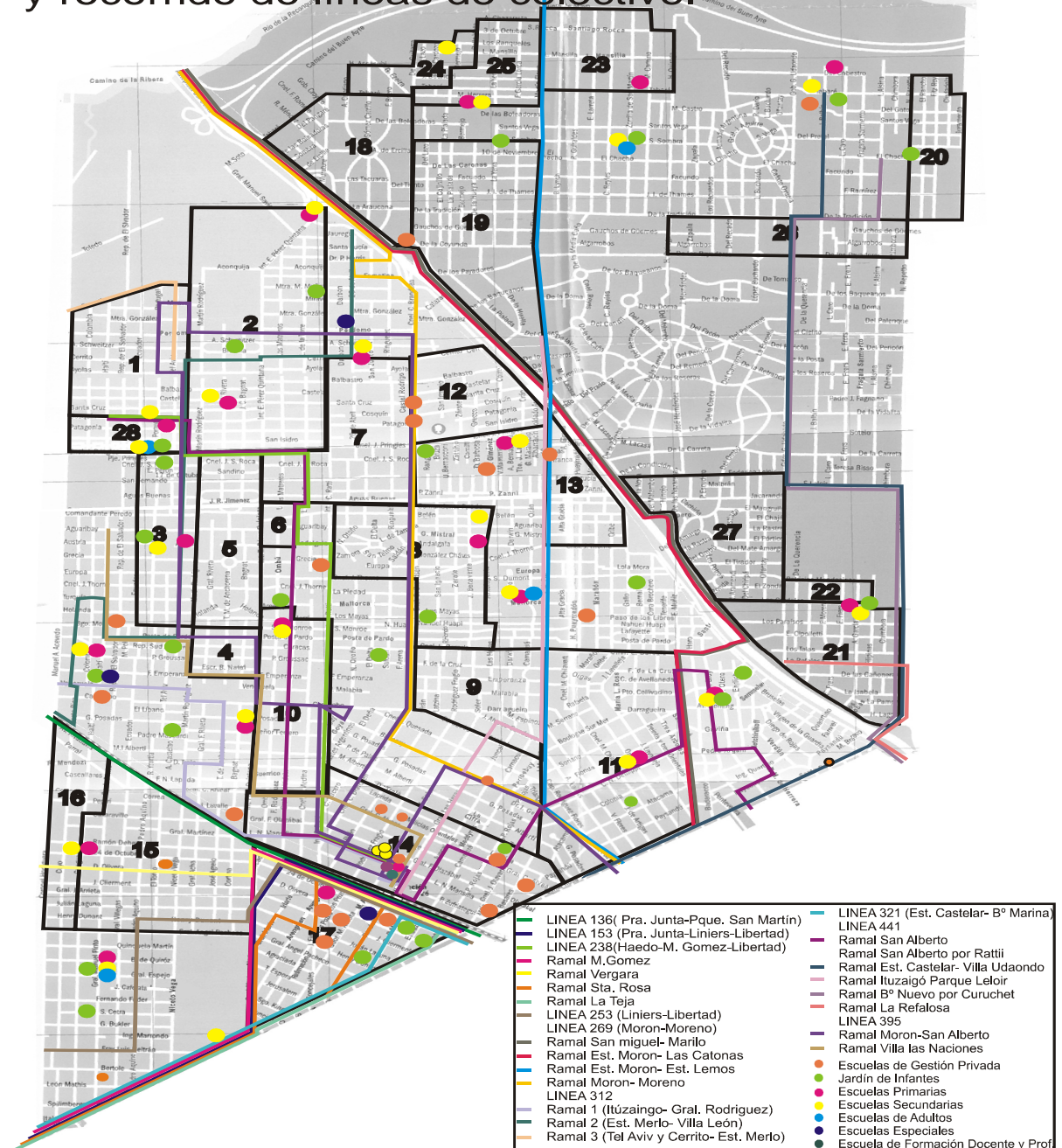


Figura 2. Plano

Pero quienes necesitan llegar a la Ciudad de Buenos Aires suelen utilizar el ferrocarril, que resulta el medio más rápido y económico pero cuyas condiciones de viaje son pésimas y los servicios sufren frecuentemente demoras y cancelaciones lo cual no garantiza que el traslado pueda llevarse a cabo en el tiempo y la forma estipulados.

El plano muestra la distribución de barrios en los que se divide el partido de Ituzaingó que suman un total de 28 identificados a lo largo del trabajo de campo. Los mismos presentan características habitacionales muy dispares especialmente en la provisión de servicios e infraestructura de las viviendas.

Si bien la localidad es recorrida por 9 líneas de colectivo con varios ramales cada una éstas suelen superponer sus recorridos concentrados principalmente en Ituzaingó norte al igual que allí se concentran la mayor cantidad y variedad de servicios educativos, aunque esto no signifique la homogeneidad de las características socio- habitacionales ya que conviven barrios residenciales e incluso un Country con uno de los asentamientos más grandes del partido: el barrio San Alberto.

El otro sector que presenta marcadas diferencias y carencia de servicios, especialmente de transporte, educativos y sanitarios es el área denominada Villa Udaondo, que es recorrido sólo por dos líneas de colectivo y cuatro ramales que circulan por las calles principales sin entrar en los barrios dejando aislada a la población de menores recursos económicos. Además estas personas deben completar sus viajes a través de trasbordos y combinaciones con otros colectivos o con el ferrocarril, lo cual aumenta los costos y tiempos de viaje que muchas veces superan las posibilidades de inversión de los habitantes.

Por último el sector de Ituzaingó sur ocupa una superficie menor, pero al igual que lo descripto con anterioridad las líneas de transporte circulan por la avenida Rivadavia que conecta a Ituzaingó con Capital Federal y otras localidades de la zona oeste. Tal vez para sus residentes resulte menos dificultoso acceder a los servicios de autotransporte ya que en última instancia deben caminar algunas cuadras para poder tomar un colectivo, aunque si pensamos en población anciana, niños o personas con capacidades de movilidad diferentes esto puede resultar un verdadero obstáculo para llevar a cabo sus actividades cotidianas.

Reflexiones finales

Es bien sabido que el Área Metropolitana de Buenos Aires se caracteriza por la

heterogeneidad tanto en las características socio- habitacionales, como en la provisión de servicios básicos y de infraestructura. El partido de Ituzaingó compuesto por la localidad homónima no es un caso aislado, tal como se mostró en este análisis presenta marcadas diferencias en las características de los barrios que lo conforman que evidencian una fragmentación socio-territorial ya que conviven barrios residenciales y uno de los countrys más exclusivos de la zona oeste con villas y asentamientos con todo tipo de carencias. Por lo tanto es posible afirmar que vastos sectores poblacionales del partido de Ituzaingó tienen necesidades básicas insatisfechas.

Tal vez el principal inconveniente está representado por el acceso a los servicios sanitarios que históricamente han sido deficientes y en las últimas décadas con el aumento poblacional y en especial con la extensión de asentamientos informales se hicieron más evidentes. El acceso a los servicios de transporte también presenta serios inconvenientes, ya que si bien la localidad es recorrida por varias líneas y ramales de colectivos, aun no logran satisfacer la demanda de los residentes quienes a diario necesitan movilizarse para llevar a cabo sus actividades. El trabajo es la principal causa de dicha movilidad. La mayoría de los habitantes realizan un viaje diario de tipo pendular hacia la Ciudad de Buenos Aires y si bien el medio de transporte más utilizado es el ferrocarril, la manera de acceder al mismo es realizar conexiones con colectivos, lo cual incrementa los costos y tiempos obligando a realizar trasbordos combinando colectivo- tren y subte o nuevamente colectivo al llegar a la Estación Once del ferrocarril Sarmiento, sumando un tiempo de viaje que supera una hora y media y cuyos costos económicos rondan los diez pesos diarios.

El acceso a la educación también presenta deficiencias respecto a su distribución y accesibilidad, el sector comprendido por Ituzaingó norte es el que cuenta con una mayor oferta educativa; por el contrario los residentes en Villa Udaondo son quienes deben movilizarse frecuentemente para contar con variedad de servicios educativos.

Lo expuesto en este análisis plantea la necesidad de repensar el papel ejercido tanto por el Estado en todas sus jerarquías como por las empresas prestatarias de los servicios de transporte público que no tienen en cuenta las necesidades de movilidad de la población sino que sólo contemplan el rédito económico, sin pensar en la inclusión y en la importancia que ésta representa para el desarrollo de la vida en sociedad y la posibilidad de acceder a las actividades cotidianas de la población a la que supuestamente destinan sus servicios.

Referencias bibliográficas

- CRAVINO, María C.; RÍO, Juan del; DUARTE, J. *Magnitud y crecimiento de las villas y asentamientos en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los últimos 25 años*. Instituto del Conurbano. Universidad Nacional de General Sarmiento, [2006].
- CRAVINO, María Cristina, FERNÁNDEZ WAGNER, Raúl; VARELA, Omar. *Notas sobre la política habitacional en el área metropolitana de Buenos Aires en los años '90*. 2009. Disponible en: <http://www.infohabitat.com.ar/web/img_d/est_30072009230802_n30072009230627.pdf>. Acceso en: 15 mayo 2011.
- HARVEY, David. *Urbanismo y desigualdad social*. Madrid: Siglo XXI, 1977.
- KRALICH, Susana. Incidencia de los gastos de transporte sobre el bolsillo del asalariado. El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. In: CONGRESO NACIONAL DE ESTUDIOS DE TRABAJO, 5., 2001, Buenos Aires. *Actas...* Buenos Aires: Asociación Argentina de Especialistas en Estudios del Trabajo, 2001.
- KRÜGER, Ralph. Diferentes patrones de movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires. Una perspectiva desde las urbanizaciones suburbanas. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona: Universidad de Barcelona, v. 14, n. 331, ago. 2010.
- LIBERALI, Ana María; REDONDO, Solange Paula. La heterogeneidad de las distancias en el Área Metropolitana de Buenos Aires. ENCUENTRO INTERNACIONAL HUMBOLDT, 13., 2011, Dourados. *Anais...* Dourados: CeHu/UFGD, 2011.
- REDONDO, Solange Paula. *Trabajo de campo*. Ituzaingó. jun.-jul. 2012.
- _____. Marginalidad social y acceso al transporte en González Catán, partido de La Matanza. In: ORDUNA, M; LIBERALI, A. M.; VIDAL KOPPMANN, S. *Movilidad y pobreza*. Una prioridad para el Área Metropolitana de Buenos Aires. Buenos Aires: Edición del Autor, 2012.
- REPÚBLICA ARGENTINA. Instituto Nacional de estadísticas y censos (INDEC) (1991/2001/2010): Censos Nacionales de Población y Viviendas. Buenos Aires, 1991, 2001, 2010.

YUJNOVSKY, Oscar. *Claves políticas del problema habitacional argentino, 1955-1981*. Buenos Aires: GEL, 1984.

En Internet:

<http://www.cuencareconquista.com.ar/mapas/ituzaingo/mapa_lituz>;

<<http://www.miiituzaingo.gov.ar/>>;

<<http://www.untechoparamipais.org.ar>>.