

Ciudad, movilidad espacial y sectores populares: una aproximación al Sistema Integrado de Transporte Metropolitano del Gran Posadas, Misiones, Argentina



Hernán Ramón Paiva

Programa de Postgrado en Antropología Social, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Misiones, Argentina

Recibido: 1 de octubre de 2014. Aceptado: 15 de abril de 2015.

Resumen

Con un enfoque etnográfico descriptivo el presente trabajo analiza cómo los sectores populares viven cotidianamente el sistema de transporte de pasajeros en la ciudad de Posadas, Misiones. El motivo que lleva a reflexionar sobre esta problemática son las estrategias de movilidad urbana que tienen los sectores populares para acceder a la centralidad urbana en función de sus diferentes necesidades: trabajo, educación, salud, recreación. Además observar estos procesos en el marco de una creciente expansión urbana, producto de políticas públicas y mecanismos de mercado que expulsan a las poblaciones de desposeídos. Poblaciones que se encuentran segregadas, limitadas en el goce de la centralidad urbana, de las oportunidades sociales y económicas asociadas a la localización de la vivienda o actividad. Se incluye el derecho al transporte y a la movilidad como uno de los principios del derecho a la ciudad. Por último, se observa un servicio de transporte público pero de apropiación privada que debe garantizar la conexión entre diferentes poblaciones urbanas y que lo hace sobre la base de una lógica utilitarista (individualista) sin un control adecuado del Estado, quedando toda la organización en manos de las empresas.

Palabras clave

Ciudad
Movilidad espacial
Sectores populares
Posadas
Misiones

Palavras-chave

Cidade
Mobilidade espacial
Setores populares
Posadas
Misiones

Abstract

City, mobility and popular sectors: an approach to Integrated System Grand Metropolitan Transportation Posadas, Misiones, Argentina. From a descriptive ethnographic approach this paper analyzes how popular class experience daily the passenger transport system in the city of Posadas, Misiones. The reason that leads to reflect on this issue are the strategies of urban mobility with the popular sectors to access urban centrality according to their different needs: work, education, health, recreation. Also observe these processes in the context of increasing urban sprawl, the product of public policies and market mechanisms that drive dispossessed populations. Towns are segregated, limited to the enjoyment of urban centrality, social and economic opportunities associated with the location of the home or business. This includes the right to transport and mobility as one of the principles of the right to the city. Finally, a public transport but

Key words

City
Spatial mobility
Popular sectors
Posadas
Misiones

private ownership should ensure the connection between different urban populations makes based on a utilitarian logic (individualistic) without adequate control of state is observed, leaving the entire organization in the hands of companies

Introducción

En el marco de un creciente aumento demográfico y de ampliación de la mancha urbana de la Ciudad de Posadas, este artículo busca analizar cómo los sectores populares viven cotidianamente el sistema de transporte “público” de pasajeros en la ciudad de Posadas. Hay que tener en cuenta que los sectores populares con menos recursos utilizan este sistema como medio de transporte para desplazarse con mayor frecuencia. Por este motivo, y por los constantes reclamos que se escuchan tanto en los medios de comunicación como en las interacciones cara a cara con la población, es que se decide analizarlo.

Dentro del área metropolitana del Gran Posadas que comprende a los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria, la Encuesta de Origen y Destino (2010) muestra que el colectivo es el más utilizado dentro de esta zona con el 36,12%, seguido de los viajes a pie con el 30,70%, auto/conductor/acompañante con el 20,86%, moto/ciclomotor con el 6,99%, bicicleta con el 6,09%, taxi/remis/chárter/transporte escolar con el 2,36% y otros con el 0,47%.

Al incorporar al análisis la información sobre los quintiles de ingreso de los hogares, resulta llamativo observar que el uso del colectivo es parejo en todos los grupos (disminuyendo levemente hacia el quintil más alto), a diferencia del uso del automóvil como conductor/acompañante que crece a medida que aumenta el nivel de ingreso en los hogares. De manera contraria se observa que los viajes a pie disminuyen a medida que aumenta el quintil de ingreso (EOD, 2010) (Figura 1).

La primera parte del artículo versa sobre la conformación del entramado urbano de las ciudades latinoamericanas, el lugar que debería ocupar la movilidad espacial de personas en el desarrollo urbano y cuestiones conceptuales de movilidad. En la segunda parte se realiza una caracterización del área metropolitana de Posadas y por último se expone cómo los sectores populares vivencian el Sistema Integrado de Transporte de pasajeros.

Ciudad, espacio urbano y movilidad

Para Prévot Schapira (2001), la ciudad de América Latina se sitúa en las antípodas de la ciudad norteamericana. Su extensión e inmensidad no son resultado del rechazo a la ciudad compacta ni de una postura antiurbana, sino de un esfuerzo sostenido por mantener su unidad. La anexión constante de nuevos territorios urbanos a la ciudad ha hecho también de estas metrópolis ciudades de propietarios pobres. Por ello se ha dicho que son lugares extraordinarios de integración y promoción social, aunque las zonas desfavorecidas, mal equipadas y en situación irregular, constituyan la mayoría. Su capacidad de integrar a los pobres a la ciudad a través de formas clientelistas y de un fuerte imaginario político ha caracterizado estas ciudades durante los años de crecimiento que van de la década de los cuarenta a la de los setenta del siglo XX.

Desde los años ochenta, aun cuando hay una tendencia a la democratización, esta imagen integradora de la ciudad latinoamericana ya no parece tener sentido. El aumento de la pobreza y la violencia y la aparición de nuevas formas de segregación en torno a la búsqueda de seguridad, hacen pensar que las metrópolis del sur ahora siguen el mismo camino que las de América del Norte (Prévot Schapira, 2001:34).

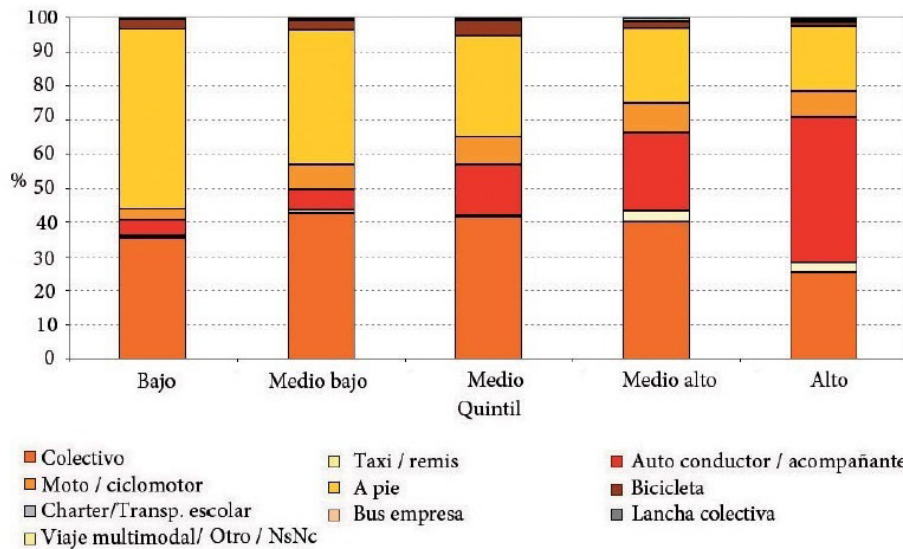


Figura 1. Distribución modal de viajes en el área metropolitana de Posadas para cada quintil. Fuente: EOD 2010

Más allá de las diferencias ¿es posible identificar el surgimiento de un nuevo modelo, más disperso, menos jerárquico, que sustituya al de la ciudad orgánica: el de la ciudad fragmentada? La noción de fragmentación apareció a fines de los años ochenta en la literatura dedicada a la ciudad, tanto del sur como del norte. Esta noción asocia componentes espaciales (desconexión física, discontinuidades morfológicas), dimensiones sociales (repliegue comunitario, lógicas exclusivas) y políticas (dispersión de actores y autonomización de dispositivos de gestión y regulación urbana). Paralelamente a los procesos de metropolización y a la globalización (constantemente invocada), en el interior de la ciudad se desarrollaron lógicas de separación y nuevas “fronteras urbanas”, que de nuevo ponen en tela de juicio las formas de incorporación a la ciudad del periodo nacional-popular (Smith y Williams, 1986. Citado por Prévot Schapira, 2001:34-35).

A diferencia de la ciudad norteamericana, la expansión urbana a la latina no es resultado, como lo hemos visto, de una postura antiurbana sino de políticas públicas y mecanismos de mercado que expulsan a las poblaciones de desposeídos. Es verdad que una parte de esas inmensas periferias escapan del subdesarrollo, porque la extensión urbana es también resultado de un proceso de suburbanización a la americana de colonias residenciales, que ocupan amplias porciones de espacio, con una lógica segregativa perfectamente visible. Pero los “human settlements”, asentamientos humanos, —palabra onusiana forjada en los años setenta para designar las urbanizaciones lejanas, autoconstruidas y mal equipadas— dominan el espacio periférico de las ciudades de América Latina (Prévot Schapira, 2001:35).

Para Pierre Bourdieu el espacio físico se define por la exterioridad recíproca entre las partes, el espacio social se define por la exclusión mutua de las posiciones que lo constituyen, es decir, como estructura de yuxtaposición de posiciones sociales. Así el espacio habitado funciona como una especie de simbolización espontánea del espacio social. En una sociedad jerárquica, no hay espacio que no esté jerarquizado y que no exprese las jerarquías y las distancias sociales, de un modo (más o menos) deformado y sobre todo enmascarado por el efecto de naturalización que entraña la inscripción duradera de las realidades sociales en el mundo natural. De hecho, el espacio social se retraduce en el espacio físico, aunque siempre de manera más o menos turbia: el poder sobre el espacio que da la posesión del capital en sus diversas especies se manifiesta, en el espacio físico apropiado, bajo la forma de una determinada relación entre la estructura espacial de distribución de los agentes y la estructura espacial de distribución de los bienes o servicios, privados o públicos (Bourdieu, 1999:120).

En el interjuego centro periferia, la capital es, sin juego de palabras, al menos en el caso de Francia, el lugar del capital, es decir, del espacio físico donde están concentrados los polos positivos de todos los campos y la mayoría de los agentes que ocupan esas posiciones dominantes: en consecuencia no se la puede pensar adecuadamente más que en relación con la provincia (y lo *provinciano*), que no es otra cosa que la privación (muy relativa) de la capital y el capital (Bourdieu, 1999:121).

La capacidad de dominar el espacio, en especial adueñándose (material o simbólicamente) de bienes escasos (públicos o privados) que se distribuyen en él, depende del capital poseído. Este permite mantener la distancia entre personas y cosas indeseables, al mismo tiempo que acercarse a las deseables (debido, entre otras cosas a la riqueza en capital) y minimiza de ese modo el gasto (en particular de tiempo) necesario para apropiarse de ellas: la proximidad en el espacio físico permite que la proximidad en el espacio social produzca todos sus efectos facilitando o favoreciendo la acumulación de capital social y, más precisamente, posibilitando el aprovechamiento constante de los encuentros a la vez fortuitos y previsibles que asegura el hecho de frecuentar los lugares de buena concurrencia. (La posesión de capital asegura además la cuasi ubicuidad que hace posible el dominio económico y simbólico de los medios de transporte y comunicación, a menudo redoblada por el efecto de la delegación, poder de existir y actuar a distancia por interpósita persona) (Bourdieu, 1999:122).

A la inversa, quienes carecen de capital son mantenidos a distancia, ya sea física o simbólicamente, de los bienes socialmente más escasos, y se los condena a codearse con las personas o bienes más indeseables y menos escasos (Bourdieu, 1999:123).

Al considerar lo espacial, tomamos la precaución de lo ya advertido por Chamboredon e Lemaire (1979) en relación con la cuestión de que la proximidad física no es determinantemente indicativa de la proximidad social. Efectivamente, para nuestro caso específico, el contacto de agentes de diferentes espacios físicos no garantiza la proximidad social.

Por último, según la Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, los modelos de desarrollo implementados en la mayoría de los países del tercer mundo se caracterizan por establecer patrones de concentración de renta y poder así como procesos acelerados de urbanización que contribuyen a la depredación del ambiente y a la privatización del espacio público, generando empobrecimiento, exclusión y segregación social y espacial (Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, 2004).

Las ciudades están lejos de ofrecer condiciones y oportunidades equitativas a sus habitantes. La población urbana, en su mayoría -en virtud de sus características económicas, sociales, culturales, étnicas, de género y edad- está privada o limitada en la satisfacción de sus más elementales necesidades. Frente a esta realidad las entidades de la sociedad civil reunidas desde el 1er. Foro Social Mundial 2001, discutieron y asumieron el desafío de construir un modelo sustentable de sociedad y vida urbana, basado en los principios de solidaridad, libertad, equidad, dignidad y justicia social. Uno de sus fundamentos debe ser el respeto a las diferentes culturas urbanas y el equilibrio entre lo urbano y lo rural (Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, 2004).

La carta mundial del derecho a la ciudad es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad. El derecho a la ciudad se define como el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad y justicia social. Se entiende como un derecho colectivo de los habitantes de las ciudades, en especial de los grupos empobrecidos, vulnerables y desfavorecidos, que les confiere

la legitimidad de acción y de organización, basado en sus usos y costumbres, con el objetivo de alcanzar el pleno ejercicio del derecho a un patrón de vida adecuado (Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, 2004).

Por este motivo se incluye el derecho al transporte y movilidad públicos como uno de los principios del derecho a la ciudad:

Las ciudades garantizan el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales y ambientales, a precio razonable adecuado a sus ingresos. (Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, 2004: art. XIII)

Se torna relevante aclarar como afirma Oslak (1991)

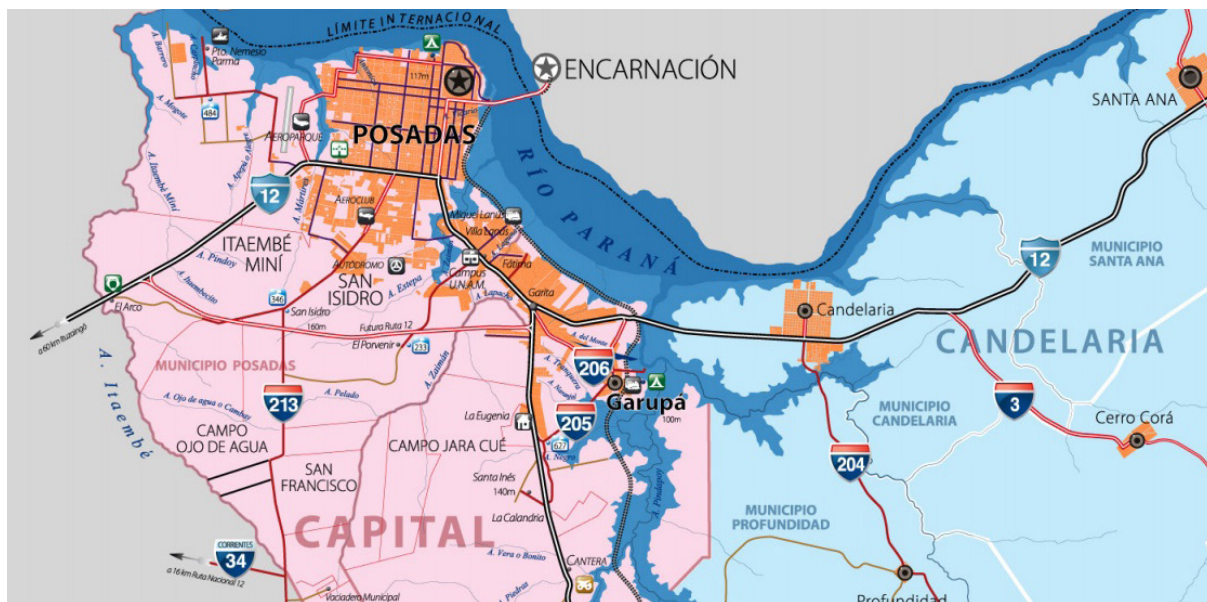
(...) el derecho al espacio conlleva diversas externalidades estrechamente ligadas a la localización de la vivienda o la infraestructura económica, tales como la educación, la recreación, la fuente de trabajo, la atención de la salud, el transporte o los servicios públicos. (...) Por lo tanto el derecho al espacio urbano debe entenderse, lato sensu, como un derecho al goce de las oportunidades sociales y económicas asociadas a la localización de la vivienda o actividad. Perder o sufrir la restricción de ese derecho puede suponer, además del eventual desarraigo físico, el deterioro de las condiciones de la vida material en cada uno de los planos en que existían externalidades vinculadas con la localización espacial. (Oscar Oszlak, 1991:24)

En este sentido, el aislamiento físico/espacial conlleva variadas limitaciones, imposibilitando relaciones entre las diversas clases sociales. Así como sostienen Blakely y Snyder (1997: 22) "no hay contrato social sin contacto social". De este modo, más que desintegración, la segregación genera un nuevo modelo de integración social urbana; en el que la distancia física, de alguna forma, repercute sobre la distancia social.

En este trabajo se entiende la movilidad como una relación social ligada al cambio de localización de las personas o de sus bienes, entre diferentes espacios (Levy, 2000, citado por Kralich, Benedetti y Salizz, 2012). Los diferentes agentes sociales adoptan la movilidad como una estrategia de reproducción social, para ocupar sucesivamente diferentes lugares, para ejercer poder, para sostener o crear vínculos sociales entre grupos distantes, para forjar identidades culturales, para lucrar... El movimiento es una práctica social generalizada, existiendo una grandísima variedad espaciotemporal de posibles trayectorias o itinerarios (Massey, 2006 citado por Kralich et al., 2012), según las razones que los impulsan, las formas de practicarlos y los procesos asociados (Kralich et al., 2012: 131).

Como proceso social, la movilidad excede la mera relocalización, el viaje, los desplazamientos y flujos, los transportes y la circulación. Es una categoría genérica por excelencia, que refiere a toda relación espacial entre localizaciones, materializada en el movimiento de bienes y personas. Si bien puede engendrar procesos de movilidad social, es una categoría diferente de esta, de origen sociológico: la movilidad (espacial) es, en suma, una categoría geográfica, una relación entre lugares. El estudio de las movi­lidades supone la identificación de sujetos sociales que se mueven y entran en contacto y conflicto, que articulan lugares y momentos (Kralich et al., 2012: 131).

La categoría movilidad abarca a los transportes, los flujos, las migraciones, los viajes, los desplazamientos y la circulación. Las movi­lidades son multiescalares y multipropósito, que involucran condiciones sociales y desigualdades y definen geografías en red (Gutiérrez 2009; Blanco 2007, citado por Benedetti, 2011).



El caso de Posadas: ciudad y proceso de expansión de la trama urbana

Figura 2. Área Metropolitana del Gran Posadas. Fuente: Instituto Provincial de Estadísticas y Censos.

En la última década (2003-2013) la ciudad de Posadas, Misiones, Argentina, estuvo y está atravesando por un proceso de transformaciones urbanas a gran escala. La finalización de las obras del emprendimiento hidroeléctrico Yacypretá produjo el desplazamiento de poblaciones ubicadas sobre la zona norte (noreste y noroeste) hacia la zona sur (sureste y suroeste) creándose distintos barrios realizados tanto por la EBY como por el Estado a través del Instituto Provincial de Desarrollo Habitacional (IPRODHA). Asimismo, se suma otra variable, la migración rural-urbana en las últimas décadas que explica un creciente desarrollo urbano. Esto ha implicado la ampliación de la mancha urbana hacia zonas periféricas distanciadas de la centralidad urbana. En este contexto los distintos barrios populares y por otro lado la creación de nuevos conjuntos habitacionales se van anexando al entramado urbano más caótico y desorganizado. Los barrios de la *periferia posadeña* cada vez están en contacto con la periferia del municipio de Garupá. El aumento demográfico de Posadas, Garupá y Candelaria es una de las primeras aristas para explicar este proceso de conurbación. El mapa de la figura 2 ilustra los municipios de Posadas, Garupá y Candelaria que conformarían el área metropolitana del Gran Posadas, la cual conforma un gran entramado urbano.

Cuadro 1. Crecimiento demográfico del Gran Posadas. Fuente: INDEC. Censo Nacional de Población y Vivienda 2001 y Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.

Departamento	Población (2001-2010)	Variación Absoluta	Variación relativa (%)
Capital	284.279 - 324.756	40.477	14,2
Candelaria	22.290 - 27.040	4.750	21,3

La ciudad de Posadas de algún modo se encuentra pasando por un proceso de conurbación y se puede apreciar cómo se van anexando nuevos territorios a la ciudad y se va acentuando en el espacio físico el reflejo de una sociedad jerarquizada. El centro, la capital, el casco urbano y sus alrededores se encuentran poblados en su mayoría por una clase media alta. La capital es, como se dijo anteriormente,

espacio físico donde están concentrados los polos positivos de todos los campos y la mayoría de los agentes que ocupan esas posiciones dominantes: en consecuencia no se la puede pensar adecuadamente más que en relación con la provincia (y lo *provinciano*), que no es otra cosa que la privación (muy relativa) de la capital y el capital (Bourdieu, 1999: 21).

En la periferia de la ciudad se va anexando una cantidad mayor de barrios. Ciento cincuenta y nueve según el último relevamiento municipal de junio del año 2010. En relación con el transporte público de pasajeros, las paradas de ómnibus no reúnen los requisitos necesarios para el cuidado adecuado del pasajero como ser una pared o un vidrio protector para los días de vientos fríos. Los problemas más recurrentes manifestados por los vecinos de estos barrios son la falta de frecuencia de los colectivos y que estos ingresan al interior de los barrios. Por lo general se observa que los colectivos no ingresan a los barrios donde no hay asfalto y en los considerados *peligrosos*. Un inspector de la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Misiones afirma:

Antes se veía los colectivos llenos de tierra, se metía por todos lados. Ahora solamente circulan por las avenidas principales por donde hay asfalto. El tema es que como estos colectivos nuevos tienen el motor atrás y si llegan a andar por la tierra se estropean rápidamente. Además tienen suspensión neumática, que si andan por caminos llenos de pozos también se rompen rápido. Y es cierto que ahora los colectivos no entran tanto a los barrios pasan por los bordes. (Entrevista, 10/02/2014)

Asimismo, una mujer expresa: “Después de las 10 de la noche los colectivos no ingresan al barrio” (Entrevista, 10/10/2013).

Siguiendo con el juego de la polarización de la ciudad entre centro y periferia, esta no se encuentra tan marcada. El mapa de la ciudad se parece más a una colcha de retazos más que a una noción tradicional de centro y periferia homogénea. Por una parte, en la periferia hay barrios de clases medias, profesionales, poseedores de vehículos de alta gama, que al no poder acceder a las propiedades céntricas que se encuentran a precios inaccesibles producto de un mercado inmobiliario, optan por vivir en barrios más alejados. Asimismo, en algunos barrios de personas relocalizados como el A4, algunos vecinos venden sus propiedades como estrategia para tener un ingreso extra y posteriormente realizan una ocupación ilegal de tierra, lo que hace que un barrio tradicionalmente habitado con población vulnerable no sea tan homogéneo y haya una diversidad de situaciones. Al observarlo, la mayoría de las casas se encuentran con vehículos privados, autos o motos, de último modelo inclusive (observación, 10/10/2013), pero también hay que tener en cuenta que el acceso a una moto es muy fácil.

Además hay que mencionar la existencia de algunos barrios cerrados como “El Laurel” creado por un empresario local dedicado a la construcción de conjuntos habitacionales del Estado. Por otra parte, en el casco urbano de la ciudad, así como a su alrededor también se encuentran personas de clase media que han heredado propiedades y pueden seguir viviendo en esta zona. Por último cabe mencionar casi como un patrón cultural que quien disponga de un modo de transporte privado (moto/automóvil) y pueda utilizarlo lo elegirá antes que al modo público de transporte. Como es de esperar, el uso de los medios públicos y no motorizados es más frecuente en aquellos hogares que no cuentan con vehículo propio (EOD, 2010: 37). Además en la ciudad de Posadas el recorrido en moto o un auto es mucho más rápido y confortable que en el transporte público de pasajeros. Así también los usuarios de motocicletas de baja cilindrada remarcan que esta es mucho más económica y que es posible movilizarse en cualquier horario y desde cualquier lugar.

Movilidad espacial de las personas según necesidades

A partir del trabajo de campo en el Barrio Nueva Esperanza (A4) y el Aeroclub conocidos por su alto nivel de vulnerabilidad y exclusión en la ciudad de Posadas, se constató que los motivos de salida del barrio son: ir al centro por trabajo, para hacer trámites, pagar cuentas, ir al sanatorio o comprar ropa. En algunos barrios se dio la especificidad de que por falta de plazas tengan que ir a otro barrio en busca de esparcimiento. También los jóvenes salen en algunas ocasiones con motivo recreacional como ser a la costanera de la ciudad y al boliche.

Según la Encuesta de Origen y Destino (2010) sobre un total de 1000 casos en el área metropolitana del Gran Posadas el 36,98% de las personas viajan por motivos de estudio, el 33,44% por trabajo, el 9,28% por motivos personales, 8,08% por motivos social o familiares, 5,20% por compras, 3,55% por salud, 2,86% por deportes y recreación y un 0,62% que no sabe y no contesta (EOD, 2010:47).

Con respecto a los motivos de los viajes, la Encuesta revela que los usuarios pobres viajan proporcionalmente más que los otros grupos poblacionales, por motivos *social y familiar*. Esto podría vincularse con las estrategias de supervivencia que suelen desarrollar estos sectores que incluyen la participación en organizaciones y movimientos sociales, etc. Asimismo, llama la atención la proporción de viajes para hacer compras que realizan estos usuarios que podría deberse a la resolución cotidiana de las necesidades de aprovisionamiento vinculadas con la frecuencia de los ingresos percibidos (generalmente ingresos diarios o semanales). Asimismo, los usuarios pobres viajan proporcionalmente más por motivos de estudio que por el resto de los motivos, e incluso más que por trabajo. Esto contrasta con lo que ocurre entre la población no pobre dado que esta se mueve en similares proporciones tanto por trabajo como por estudio (EOD, 2010:52).

Con respecto al estudio de los hijos, las madres de escasos recursos prefieren mandar a sus hijos a las escuelas del mismo barrio. En el caso del Barrio A4, por ejemplo, si pueden mandarlos a otra escuela lo hacen ya que destacan el problema de la violencia. En cambio, en otro barrio también de alta vulnerabilidad social, el "Aeroclub" como no tiene problemas de violencia en la escuela, no se destaca la necesidad de trasladarse al centro o a la escuela de otro barrio.

Al conversar con jóvenes de Garupá que asisten a colegios del centro y preguntarles por qué asisten a esos colegios en vez de ir a los de su barrio dicen, por ejemplo: "primero porque quiero tener una buena base, porque en el futuro quiero estudiar abogacía y segundo porque estás en centro con todo el movimiento" (joven estudiante). En esta última idea se puede observar la percepción positiva de los jóvenes hacia la centralidad urbana, aunque no expresan otros beneficios de estar en el centro como aumentar su capital social, es decir relacionarse con alumnos de un mayor nivel económico social generando procesos de acumulación de capitales¹ como así también estar en un espacio de ocio y centros comerciales.

1. Al decir capitales se refiere a las distintas formas en que se manifiesta el capital: económico, social, simbólico. Véase Gutiérrez, 1997.

Sistema integrado de transporte metropolitano del Gran Posadas

El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano Misionero es el sistema de autobuses de tránsito rápido que funciona en la zona del Gran Posadas, denominación que incluye tres municipios: Posadas, Garupá y Candelaria. El sistema se caracteriza por la implementación de estaciones de integración donde confluyen las líneas de colectivos desde los distintos barrios, en donde los pasajeros, con un único boleto,

pueden efectuar distintas combinaciones hacia el destino final elegido, mediante unidades comunes y otras denominadas líneas troncales.

La terminal de integración de Posadas se llama *Campus UNaM*, por estar próxima a la Universidad Nacional de Misiones, y articula el transporte correspondiente al corredor sur de la capital, que reúne el 60 por ciento de los pasajeros. En esta terminal confluyen los colectivos alimentadores, inclusive los procedentes de los municipios de los alrededores como Garupá y Candelaria. El pasajero que va al centro de Posadas toma en su barrio el colectivo que lo lleva a la terminal de integración; allí, sin pagar un nuevo boleto, toma uno de los ómnibus que van al centro. Estos vehículos, los troncales, son más grandes que los alimentadores con capacidad para 150 pasajeros, con aire acondicionado y cumplen las normas que limitan la emisión de gases. Los ómnibus troncales circulan por carriles exclusivos. Así, la ciudad de Posadas se convierte en la segunda ciudad de la Argentina en adoptar el modelo nacido a mediados de los años 1970 en Curitiba (Brasil), que hoy se cuenta entre las pocas ciudades del Tercer Mundo citada como referencia en estudios sobre transporte urbano.

A modo de discurso oficial, los beneficios reportados para la ciudad, han sido los de motorizar el desarrollo agregando calidad, ayudar a la modernización de la infraestructura y el equipamiento urbano, mejorando su funcionamiento. Además, ordenar el espacio público, descongestionar la presión vehicular en las calles del centro, organizar la movilidad urbana de la mayoría de la población e inducir a un ordenamiento del tránsito en general. Por otra parte, este sistema disminuye el impacto ambiental porque las unidades incorporadas son más silenciosas y responden a estándares más exigentes del mundo en materia de emisión de gases.

Para los promotores de este modelo de transporte urbano, el sistema les aportó mejor conectividad, mayor oferta de destinos sea el lugar que sea desde donde se ingrese al sistema: se viaja al destino elegido pagando un solo boleto, independientemente de la cantidad de trasbordos, el usuario dispone desde su barrio, “de más frecuencias de viajes posibles al destino elegido”. Además, reporta más seguridad al tener menos tiempo espera en las paradas, suprimir las combinaciones en lugares inseguros y tenerlas en los centros de integración, donde cuenta con iluminación, seguridad y sanitarios.

Tomando como punto de referencia el casco urbano de la ciudad de Posadas (centro administrativo económico y político), la estación de transferencia se encuentra a 6 kilómetros aproximadamente. El Municipio de Garupá y sus barrios a unos 15 km y el Municipio de Candelaria a unos 24,5 km. Como se dijo anteriormente, uno de los objetivos fue sustituir la gran cantidad de paradas que debían realizar los colectivos en sus recorridos desde el centro a los distintos barrios de la periferia y viceversa; haciendo recorridos más directos en algunos casos y rápidos. Sin embargo para los usuarios los tiempos no han disminuido en la hora pico. Una pasajera afirma:

Actualmente la terminal de transferencia ha sustituido a la gran cantidad de paradas que debían realizar los coches durante sus recorridos; aunque no han disminuido los tiempos en referencia a las mismas distancias recorridas, sumado a que los pasajeros deben hacer escalas en la mencionada terminal, construcción totalmente incómoda y fuera de los requerimientos que protejan al mismo, llámese seguridad, mal tiempo, frío, calor. Además no se ven respetados los arribos de los coches que vienen de los barrios con pasajeros que rumbean hacia el centro de nuestra ciudad, colapsando así el coche, la cantidad de pasajeros en dichas unidades y perdiendo tiempo por demás ya que en muchas oportunidades no se llega al arribo de los mismos.

La terminal de transferencia fue creada con la intención de agilizar los tiempos en los recorridos de las líneas de transporte no habiendo cumplido con el objetivo y donde



Figura 3. Foto de la Estación de Transferencia Campus-UNaM. Fuente: Propia.

lo único que ha logrado es "reordenar la demanda masiva de pasajeros afluentes de los barrios periféricos...ej.: Garupá, Itaembé Mini, Villa Bonita..., hacia distintos destinos de la ciudad" (pasajera del Barrio 360 viviendas, Garupá).

Asimismo, se visualiza una desconexión entre la zona oeste y suroeste de la ciudad de Posadas con la zona sur. Desde el año 2007 se encuentra el sistema de transporte integrado y luego de 6 años todavía no se construyó la estación de transferencia para unir estas zonas. Una usuaria del servicio de transporte afirma: "si vos te querés ir de San Isidro o de Itaembé Mini (barrios del suroeste) a la estación de transferencia del Campus, tenés que pagar dos colectivos".

A continuación la siguiente observación revela las condiciones de viaje de los pasajeros en el sistema integrado de transporte metropolitano:

Al subir a uno de los ómnibus articulados a las 12:00 p.m. partiendo desde un punto del casco urbano la ciudad de Posadas, se puede observar cómo rápidamente se fue llenando de pasajeros, tanto los asientos como el pasillo. No se encontraba ningún cinturón de seguridad en los asientos y por consiguiente ningún pasajero con este elemento de seguridad. El chofer conducía y cobraba el pasaje a la gente que iba ingresando. Algunos entraban directamente por la puerta lateral del medio sin pagar, ya que se supone que compraron el boleto. Luego "el gusano" recorrió toda la avenida Uruguay (una de las arterias principales de ingreso y egreso de la ciudad de Posadas) deteniéndose en la Rotonda donde hay una especie de parada de transferencia, pero no lo es. La misma cumple la función de punto de encuentro entre los barrios de la zona oeste de la ciudad con la zona sureste de la ciudad. Aunque cumple esta función, no es una estación de transferencia, porque los pasajeros que suben para ir de un barrio a otro, tienen que pagar dos pasajes. La mayoría de los recorridos se encuentra hacia el centro. Al llegar a la estación de transferencia se puede observar que existen solamente dos policías cuidando el predio. Uno en la entrada, el cual estaba escribiendo mensajitos por celular y el otro a la salida. No se encontraba ningún agente de seguridad cuidando la seguridad de los pasajeros. En relación con la seguridad, solamente se encontraban estos



Figura 4. Foto de la Estación de Transferencia Campus-UNaM. Fuente: Propia.

dos agentes para controlar el ingreso y el egreso al predio, y por consiguiente que los pasajeros ingresen por la puerta principal abonando su pasaje. Sin tener en cuenta la seguridad de la gente. (16/10/2013)

Con respecto al tiempo que tarda *el gusano* para recorrer el tramo que va desde el centro hasta la estación de transferencia, es de 20 minutos cuando no hay tránsito y congestionamientos a 50 minutos cuando lo hay (aproximadamente 6 km de distancia). A eso hay que sumarle el recorrido hasta los barrios de Garupá que insume aproximadamente de 40 a 45 minutos (9 km de distancia). O sea que para acceder al núcleo urbano se necesita una hora y media o hasta 2 horas según otros informantes. Por el contrario, usando otro medio de movilidad como el vehículo particular esa distancia se puede recorrer en 20 minutos aproximadamente por el reciente Acceso Este que bordea río Paraná. Se podría decir que los usuarios de transporte público que sufren cotidianamente este fenómeno de demoras para trasladarse de un lugar a otro generan desventajas para quienes no tienen este problema.

Otra informante, pasajera frecuente que reside en un barrio extremadamente periférico, el conjunto habitacional San Isidro (Yacyretá), al suroeste de la ciudad de Posadas comenta acerca del recorrido hasta el centro y en el cual se puede apreciar que además de cumplir con su horario de trabajo tiene que sumarle los 80 minutos o 120 minutos que le requiere ir y volver a su lugar de trabajo:

Y sí, de acá allá son 40 minutos, hay días que son una hora de acá allá. Porque paran en cada parada imagínate de acá allá. Porque vienen cada 15 minutos los colectivos. Imagínate los horarios picos los chicos que vienen del colegio. En una parada el colectivo para 5 minutos más o menos y después se va como dios le manda viste. (empleada doméstica)

Este es un recorrido que podría hacerse normalmente en un vehículo en 25 o 30 minutos. En cuanto a los recorridos que unen los barrios, la misma pasajera afirma que en algunos casos sí por ejemplo: "Los fines de semana, el que va a San Isidro entra por barrio Prat y sale para acá (centro) Y en la semana no, hay uno exclusivo que va para el Barrio Prat y otro que va solo para mi barrio". En estos casos los fines de semana hay



Figuras 5. Fotos de pasajeros dentro del "Gusano". Fuente: Propia.

uniones entre algunos barrios que están cercanos. Pero muchos pasajeros se quejan de que no hay conexión entre los barrios que están en la zona sur con los de la zona suroeste de la ciudad. Deben irse hasta un punto, la rotonda, donde deben subirse a otro colectivo y pagar otro boleto. Como se dijo anteriormente todavía no se encuentra terminada la estación de transferencia "Quaranta" que cumpliría esta función mientras tanto las personas que viven en algunas zonas periféricas y quieren ir a otra zona periférica deben pagar dos pasajes.

Durante los períodos de vacaciones de invierno, las empresas han optado por un cambio de horario que para nada beneficia a los pasajeros. A cada línea que provee de pasajeros a la estación de transferencia, desde Garupá hacia el centro, le han disminuido la cantidad de colectivos por lo que en vez de pasar cada 15 minutos, pasan cada media hora. Desde las 5 a.m. hasta las 21h, a partir de ahí pasan cada hora hasta las 0 h. Luego a las 3 a.m. pasa un refuerzo y así sucesivamente. Como consecuencia nuevamente se observa un amontonamiento de pasajeros, largas esperas en épocas de mucho frío y lluvia, produciéndose el malestar generalizado en la población.

Por otra parte, aproximadamente desde mediados del año 2012, en el marco de un contexto inflacionario las empresas que brindan servicio de transporte de pasajeros han ido aumentando sus tarifas de traslado. Aducen que no cubren sus costos, pero se auditan así mismas. El Grupo Zbikowski, propietaria del monopolístico servicio integrado de pasajeros de Posadas, Garupá y Candelaria (Casimiro Zbikowski S.A., Tipoka S.A., Nuestra Señora del Rosario S.R.L.) recibe tres subsidios: nacional, provincial y municipal. A diferencia de empresas de otras ciudades como Rosario que reciben solamente un subsidio nacional y se mantienen igual. (Entrevistado de la Subsecretaría de Transporte de la Provincia de Misiones, 24/02/2014). Además el Grupo Zbikoski es propietario de empresas que se desempeñan en otras provincias de la República Argentina como Modo S.A., Expreso Singer, la Nueva Metropól, Chevalier y Costera Criolla.

Además han ganado premios internacionales por instalar el ómnibus *gusano* en el parque vial de transporte de pasajeros. Sin embargo se han registrado distintas protestas con respecto al servicio: por un lado marchas por un boleto estudiantil gratuito, por otro lado, demandas para que se investigue y se fiscalice a los distintos prestatarios del



Figura 6. Fotos de pasajeros dentro del "Gusano". Fuente: Propia.

servicio Integrado Metropolitano de pasajeros para detectar si realmente existen pérdidas, como argumentan los empresarios, que justifiquen el aumento del boleto. Este pedido fue llevado a cabo por miembros de partidos y agrupaciones como la Unión Cívica Radical, Juventud Radical, Asociación Trabajadores del Estado, Central de Trabajadores Argentinos, Corriente Clasista y Combativa, Franja Morada, Partido Socialista, Trabajo y Progreso, la Administración Federal de Ingresos Públicos, (A.F.I.P), entre otros.

El problema que se observa en el servicio de transporte urbano de la ciudad de Posadas, es que no hay fiscalización correcta y transparente por parte del Estado; no existe una máquina expendedora de boletos como en épocas anteriores donde la Municipalidad emitía los boletos y cada tanto subía a los vehículos un inspector para controlar. Por lo tanto, cuando los empresarios afirman que deben subir el pasaje, siempre queda la duda de si es cierto o no.

Con respecto a la mirada de los usuarios del servicio de transporte de pasajeros, los mismos afirman que aunque ha aumentado el boleto, el servicio sigue siendo deficiente según entrevistas llevadas a cabo por el diario local Noticias de la Calle:

Juan, usuario de la línea 15 "A-4" afirma "es complicado el cambio y muchas veces se viaja muy incómodo, especialmente en hora pico cuando las paradas están repletas de pasajeros". Señalaron también que el faltante de monedas de 0,25 pesos se ha vuelto un dolor de cabeza no solo para los pasajeros, sino también para los choferes que se las rebuscan para conseguirlas. En tal sentido, Rocío, usuaria del servicio, señaló que "no se consiguen monedas, sobre todo a la mañana, es un inconveniente para todos porque genera malestar en la gente que debe pagar más por el servicio". Finalmente Walter González, de San Isidro, sostuvo que "como todos quieren viajar no queda otra alternativa que viajar como sardinas, apretados. Estamos resignados porque faltan más unidades y es una situación crítica".

El amontonamiento de personas tanto en las paradas como dentro de las unidades en la hora pico y la falta de monedas es un problema cotidiano. Los choferes además de conducir tienen que cobrar a los pasajeros, controlar lo que pasa dentro del colectivo y cumplir con los horarios de los recorridos. Según distintos reportajes a usuarios del sistema de transporte urbano de pasajeros, llevados a cabo por el noticiero local Canal 4, estos afirman:

EDICIÓN IMPRESA EDICIÓN DIGITAL SUPLEMENTOS CLASIFICADOS EDICIONES ANTERIORES CORREO DE LECTORES

EL DIARIO PRIMERA EDICION

martes 07, abril 2015 Posadas T 19° Máx:2

POLITICA Y ECONOMIA INFORMACION GENERAL INTERNACIONAL NACIONALES DEPORTES POLICIALES

Fibertel Combo 6M + HD

35% off x 6 Meses ¡Sumate Ahora! Tv HD con Internet Wifi 6 Megas.

11/01/2014 | 09:59 - POLITICA Y ECONOMIA

Ganó el Grupo Z: el boleto de colectivo costará \$4 desde el viernes 17 en Posadas

+ Compartir | f t g+ my



A pesar de que la Subsecretaría de Transportes había supeditado a la implementación de la SUBE cualquier discusión sobre un aumento, éste operará sin que el nuevo sistema funcione. **Desde abril costará \$6 para quienes no usen la tarjeta.**

Figura 7. Nota periodística para tratar el aumento de boleto. Fuente: Diario digital Primera Edición.

El sistema de transporte no cambió nada. Sigue siendo el mismo. Los choferes están presionados para realizar sus recorridos en cierto tiempo, y cuando no llegan cometen infracciones, aumentan la velocidad, pasan los semáforos en rojo, saltan paradas. Además hay líneas como la del 03 y el 27 que el chofer toma mate, contesta su celular y manda mensajitos...”, “...los choferes manejan, cobran el boleto además tienen que controlar lo que pasa en el colectivo, tienen que poner los tickets electrónicos u otra persona que cobre el pasaje”. “A mí la otra vez me apretaron con la puerta cuando quise subir, la empresa dice que los pasajeros están todos asegurados cuando están adentro del colectivo, pero si no pudiste entrar como me pasó a mí y te caes. ¿Quién te cubre?

Esta situación en que conducen los choferes aumentan las probabilidades de colisión. Asimismo, los pasajeros entrevistados afirman recurrentemente que viajan incómodos y apretados en los horarios picos. No mencionan nada con respecto a la falta de cinturón de seguridad. Ni con robos cuando se encuentran viajando. Sin embargo, en lo que va del año 2013 se registraron 8 asaltos a choferes de colectivos en la ciudad de Posadas.

En cuanto a las soluciones, los pasajeros recurrentemente mencionan que pongan más unidades para que haya mayor frecuencia y los choferes puedan hacer los recorridos con mayor tranquilidad. Además que cierren las ventanas de los colectivos en los días que hace mucho frío, ya que una pasajera afirma que los ómnibus que van para San



Figura 8. Fotos de las manifestaciones. Fuente: Diario digital Primera Edición.

Isidro siempre son los más viejos. Se puede ver en este ejemplo como la exclusión no solo es económica, espacial sino que también se observa en los medios de transporte, el ómnibus más viejo de la empresa para los barrios más pobres y excluidos. De este modo se suman las desventajas para las poblaciones más empobrecidas.

En cuanto a la actual coyuntura, a partir de 2014 vienen sucediendo una serie de cambios que están ocasionando malestar en la población. En primer lugar un aumento del boleto a pesar de que la Subsecretaría de Transportes había condicionado a implementar la tarjeta SUBE ante cualquier discusión sobre un aumento tarifario. Sin embargo, este operará sin que el nuevo sistema funcione. Desde abril costará \$6 para quienes no usen la tarjeta:

El Gobierno de Maurice Closs miró para otro lado, se olvidó de la disposición que obliga a tener en marcha el sistema SUBE para discutir aumentos tarifarios y firmó, finalmente, el nuevo “boletazo” que a partir del próximo Viernes 17 de Enero eleva el pasaje de colectivos a 4 pesos en Posadas, \$5,25 entre ésta y Garupá y \$6,15 entre la capital provincial y Candelaria. (Diario digital: Primera Edición, 11/01/2014) (Fig. 7)

Frente a este aumento los usuarios no dudaron en manifestarse por medio de movimientos de protesta. A partir del jueves 30 de enero organizaciones sindicales, sociales y de estudiantes iniciaron una cadena de protestas y cortes de calles y rutas contra el nuevo aumento al boleto de colectivos en la ciudad capital y el Gran Posadas.

Serán siete las manifestaciones impulsadas por integrantes de organizaciones sociales, gremiales, estudiantiles y de comisiones vecinales que rechazan la modificación tarifaria solicitada por las prestatarias.

Destacan además que el último aumento del boleto fue muy reciente, que los costos de la actividad no son públicos y que la cantidad de boletos vendidos se sabe solo por declaración de las empresas. (Diario digital Misiones Cuatro, 26/01/2014).

Nuevamente el martes 04 usuarios del transporte público metropolitano e integrantes de organizaciones sociales, políticas, gremiales y estudiantiles marcharon en repudio del salvaje “boletazo aplicado desde la semana antepasada y que saquea los bolsillos de los más humildes” (Diario digital: Primera Edición, 04/02/2014) (Figura 8).

EDICIÓN IMPRESA EDICIÓN DIGITAL SUPLEMENTOS CLASIFICADOS EDICIONES ANTERIORES CORREO DE

EL DIARIO PRIMERA EDICIÓN

martes 07, abril 2015 ☀ Posadas T 19° Máx

POLITICA Y ECONOMIA INFORMACION GENERAL INTERNACIONAL NACIONALES DEPORTES POLICIA

Descarga Aquí
 Para Comenzar La Descarga Ingresa Aquí

05/03/2014 | 12:17 - POLITICA Y ECONOMIA

Sin quórum para el boleto educativo

Compartir | f t g+ my



El oficialismo no participó en la comisión del Concejo Deliberante de Posadas que iba a analizar el beneficio este miércoles por la mañana.

Figura 9. Nota Periodística para tratar el boleto educativo. Fuente: Diario digital Primera Edición.

La masiva y ruidosa columna de manifestantes muchos de los cuales portaban pancartas y carteles con duras consignas contra la prestataria, pero sobre todo contra las autoridades políticas que autorizaron el aumento partió pasadas las 8:30h del Mástil de las avenidas Mitre y Uruguay y luego se desplazaron por el microcentro capitalino, *visitando* varias sedes oficiales, antes de desembocar en la Casa de Gobierno y, posteriormente, se dirigieron a la Municipalidad de Posadas, donde entregaron un petitorio con alrededor de 15 mil firmas en el que se pidió la marcha atrás de la suba tarifaria y la celebración de las correspondientes audiencias públicas.

Por una parte, cabe mencionar que desde el 14 de enero de 2014 comenzó a funcionar el Sistema Único de Boleto Electrónico Misiones (Sube Misionero) que coexistirá con el sistema anterior hasta el mes de abril. La emisión de las tarjetas ocasionó demoras en los nuevos usuarios, había pocos operarios y el sistema de internet, necesario para realizar la operación, caía frecuentemente (territorio digital). Además, con el inicio del ciclo lectivo 2014 los estudiantes ataviados con guardapolvos o uniformes escolares intentaron estrenar el Sistema Único de Boleto Electrónico Misionero (Sube Misionero), mediante la utilización de la tarjeta, pero no pudieron hacerlo porque el sistema no los reconocía. Esto, generó malestar entre los padres que habían gastado dinero en recargar las tarjetas (Diario digital, Agencia Hoy, 07/03/2014). Los alumnos tuvieron que pagar un pasaje común.

Directivos de Servicios Urbanos SA, empresa encargada del Sube Misionero, no dieron respuestas al respecto. El que sí se refirió al tema fue el Secretario de Gobierno

Municipal, José Moglia, quien afirmó: “La empresa dice: que en el cinco por ciento de las unidades donde está instalada la máquina no funcionó la tarjeta”.

Moglia le pidió a los vecinos que denuncien el mal funcionamiento, si es que lo hubo, en relación con la tarjeta, para poder hacer el reclamo correspondiente a la empresa (Diario digital, Agencia Hoy, 07/03/2014). Nuevamente vemos cómo desde el Estado no se garantiza el óptimo funcionamiento del sistema integrado de transporte de pasajeros.

Por otra parte, el proyecto para eximir del pago de boleto a estudiantes de todos los niveles, docentes y trabajadores de la educación, fue nuevamente postergado en el Concejo Deliberante (Figura 9).

El oficialista Frente Renovador dio nuevamente la espalda a la ciudadanía posadeña y se ausentó este miércoles por la mañana en la reunión ordinaria de la comisión de Transporte del Concejo Deliberante capitalino, donde estaba previsto analizar un proyecto para establecer un “boleto educativo” por el cual los estudiantes, docentes y trabajadores del sector puedan viajar gratuitamente en colectivo a sus lugares de clases.

El fondo para la provisión del Boleto Educativo Gratuito, estaría compuesto por un fideicomiso sostenido por un impuesto a las salas de juego administrado; una tasa extraordinaria dirigida a las cadenas nacionales e internacionales radicadas en Posadas en concepto de responsabilidad social empresaria, los montos que el presupuesto general del municipio le asigne y otras donaciones y legados que se reciban de personas físicas o jurídicas, privadas o públicas, destinadas a este fin. (Diario digital: Primera Edición, 05/03/2014)

Conclusión

A partir de este artículo se pudo observar un proceso de conurbación en la ciudad de Posadas. El aumento demográfico y una expansión territorial al estilo norteamericano, es decir horizontal más que vertical. Una ciudad con un casco urbano en forma de damero, lugar en que se encuentra el capital, los centros comerciales, administrativos, oferta educativa y *cultural* en yuxtaposición con una *periferia*, barrios populares así como también sectores medios y profesionales. Esta distribución de la población en el espacio dio como resultado una intensa circulación de personas y vehículos, proceso que se repite en la mayoría de las ciudades latinoamericanas de colonización española.

En su mayoría las personas que disponen de vehículos se trasladan en estos, pero a los que carecen de ellos no les queda otra opción que circular en el sistema de transporte de pasajeros o a pie, con todas las consecuencias que eso implica. En cuanto a la distribución de habitantes en el espacio, las personas que residen alejadas del casco céntrico y con un ingreso mínimo de algún modo están limitadas a acceder a la centralidad urbana y les ocasiona toda una serie de desventajas, ya sea para ir a trabajar, a estudiar, hacer trámites, recrearse. A la vez dificulta el contacto con personas con otro *nivel económico social*.

Los objetivos de la movilidad que se visualizan son ir al centro para hacer trámites, pagar cuentas, ir al sanatorio, comprar ropa. En algunos barrios se dio la especificidad de que por falta de plazas públicas, la gente tenga que ir a otro barrio. También los jóvenes salen en algunas ocasiones con motivo recreacional como ir a la costanera de la ciudad y al boliche. Algunos habitantes de Garupá valoran positivamente estar en

el centro, lo cual les posibilita asistir a colegios del centro y tener *una mejor base* para realizar posteriores estudios universitarios y vivenciar procesos que se escenifican en la centralidad urbana.

A partir de este trabajo se enfatizaron las desventajas que presenta movilizarse todos los días en el sistema de transporte integrado de pasajeros. Por un lado el problema que se visualiza es el de la desconexión entre la zona oeste y suroeste de la ciudad de Posadas con la zona sur. Desde el año 2007 se encuentra el sistema de transporte integrado y luego de 6 años todavía no se construyó la estación de transferencia para unir estas zonas. Por lo tanto, para moverse de un barrio a otro las personas que viven en estas zonas periféricas, tienen que pagar doble boleto.

Por otro lado, se observó que los colectivos no ingresan a los barrios donde no hay asfalto y a los considerados *peligrosos*. Las paradas de ómnibus no reúnen los requisitos necesarios para el cuidado adecuado del pasajero como ser una pared o un vidrio protector para los días de vientos fríos. Constantemente los usuarios reclaman por la falta de frecuencia y todavía más en los barrios considerados excluidos, donde suben pocos pasajeros. Se suman las constantes demoras que sufren los usuarios para viajar en la hora pico.

Con respecto a la seguridad vial, se observa constantemente que los pasajeros viajan parados, amontonados y sin cinturón de seguridad como la ley de tránsito obliga. El chofer no solo conduce, sino que también cobra los boletos, teniendo en cuenta que en otros países como Brasil existe particularmente un personal para cobrar. Se suman también otras carencias como la disminución de frecuencias en tiempo vacacionales.

Inclusive desde la autoridad máxima de la ciudad de Posadas se reconoce: la falta de líneas, de frecuencias en horarios nocturnos. Se menciona la falta de un canal o vía de comunicación para el reclamo por parte del usuario. También se observa cómo en la periferia hay otras periferias. Para los barrios más excluidos y más pobres mandan unidades más viejas. Esto es clave para entender que la desigualdad se da tanto en el espacio, como en la accesibilidad a los servicios (agua potable sin cortes, luz eléctrica sin cortes en temporada de verano) accesibilidad a la centralidad urbana y a un óptimo servicio de transporte de pasajeros (colectivos nuevos, puntualidad en los horarios, misma frecuencias que en otros barrios)

En cuanto a la política de seguridad del sistema de transporte metropolitano se observa que el mismo garantiza la seguridad del propietario, dejando de lado la del usuario. Por ejemplo, en el caso de la Estación de Transferencia UNaM existen solamente dos policías para cuidar el predio. Solamente se encuentran dos agentes de policía para controlar el ingreso y el egreso al predio, y por consiguiente que los pasajeros ingresen por la puerta principal y abonen su pasaje, sin disponer de algún personal que cuide a los pasajeros ante un posible robo o cualquier imprevisto que pueda ocurrir.

Con el actual contexto de inflación las empresas han ido aumentando las tarifas de transporte argumentando pérdidas. No hay una fiscalización correcta y transparente por parte del Estado. Las empresas se auditan así mismas, solicitando aumentos al Municipio argumentando pérdidas. Existen solamente siete inspectores provinciales para controlar el sistema. El control de los tiempos de los recorridos va por cuenta de las empresas. De algún modo se podría decir que quedan rezagos del proyecto neoliberal de la década de los noventa, como el de crear sistemas de gobierno que integren los intereses del Estado y los de las empresas, y que mediante la aplicación del poder del dinero aseguren que el control sobre el desembolso del excedente en la configuración del proceso urbano mediante el aparato estatal favorezca al gran capital y a las clases altas (Harvey, 2013: 46).

Con respecto a la mirada de los usuarios respecto al servicio de transporte de pasajeros, el amontonamiento de personas tanto en las paradas como dentro de las unidades en la hora pico y la falta de monedas constituye un problema cotidiano. Además, los choferes están presionados para realizar sus recorridos en cierto tiempo, y cuando no llegan cometen infracciones, aumentan la velocidad, pasan los semáforos en rojo, saltan paradas. Muchas veces los choferes contestan el celular, mandan mensajes, cobran el boleto, y cuidan que no pase nada. Todas estas distracciones son las que aumentan las probabilidades de inseguridad.

Por último frente a los aumentos tarifarios avalados por el Estado, diferentes organizaciones sociales, sindicales, y de estudiantes se manifestaron en forma de protesta haciendo cortes de ruta y calle, como también realizando eventos artísticos para señalar esta amenaza a la movilidad urbana. Además con el proceso de instalación de la tarjeta SUBE (sistema electrónico) también hubo problemas.

De algún modo las constantes luchas de los sectores populares, principalmente trabajadores, estudiantes y desocupados contra los sucesivos aumentos de boleto dan cuenta de un atentado contra el derecho a la movilidad y la accesibilidad de los sectores populares a la libre circulación en el espacio urbano. Asimismo, todos estos aspectos mencionados a lo largo del artículo muestran las desventajas que genera un sistema de transporte público que presenta muchos puntos críticos y no se adecua al bolsillo de la gente. Queda para posteriores investigaciones exponer el impacto del costo de los pasajes en las familias más vulnerables. Pero las constantes manifestaciones masivas por la suba de boleto y la falta de control por parte del Estado dan cuenta que la situación no está favoreciendo a los sectores más vulnerables.

Bibliografía

- » BENEDETTI, Alejandro (2011). Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar. En: Costa, E. A; Costa, G. V. L.; Oliveira, M. A. M. *Fronteiras em foco*. Campo Grande: Editora da UFMS.
- » BLAKELY, Edward y SNYDER, Mary (1997). *Fortress America. Gated communities in the United States*. Washington, DC: Brookings Institution Press-Lincoln Institute of Land Policy.
- » BOURDIEU, Pierre (1999). *La miseria del mundo*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica.
- » CARTA MUNDIAL DE DERECHO A LA CIUDAD (2004): art. XIII. http://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf. Consultado 29/09/2014
- » CHAMBOREDON, Jean-Claude y LEMAIRE, Madeleine (1992). Proximité spatiale et distance sociale: îles grands ensembles et leur peuplement. En: Roncayolo, Marcel y Paquot, Thierry (orgs.) *Villes et Civilisation Urbaine: XVIIIe. – Xxe. siècle*. Paris: Larousse, pp. 503-520.
- » ENCUESTA ORIGEN-DESTINO (2010). Movilidad en el Área Metropolitana de Posadas. 1ª ed. 138p.
- » GUTIÉRREZ, Alicia (1997). *Pierre Bourdieu: las prácticas sociales*. Misiones, Editorial Universitaria.
- » HARVEY, David (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid, Akal.
- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010.
- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS. Censo Nacional de Población y Vivienda 2001.
- » KRALICH, Susana, BENEDETTI, Alejandro, SALIZZI, Esteban (2012). Aglomeraciones transfronterizas y movilidad. Una Aproximación desde casos sudamericanos. *Boletim Gaucho de geografia* vol. 38, Porto Alegre, pp. 111-136
- » OSZLAK, Oscar (1991) *Merecer la ciudad: los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires: CEDES/Hvmanitas.
- » PRÉVÔT SCHAPIRA, Marie-France (2001). Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades. En: *Revista Perfiles Latinoamericanos*, nº19 *La Nueva Segregación Urbana*. México, Flacso, pp. 33-56

Artículos periodísticos digitales

- » AGENCIA HOY (diario digital) (07/03/2014). Sólo en el 5% de las unidades no funciona el SUBE. http://www.agenciahoy.com/notix/noticia/informacion_general/61797_soacutelo-en-el-5-de-las-unidades-no-funciona-el-sube.htm
- » ARIEL Sayas, (tv noticiero) (03/07/2013). Actualidad diaria. Canal 4 Posadas.
- » INSTITUTO PROVINCIAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (consultado 18/12/2014). Gran Atlas de Misiones: Capítulo 7 - Departamentos y Municipios.

Departamento Capital: Fachinal, Garupá y Posadas. [http://www.ipecmisiones.com/w1/sites/default/files/Gran%20Atlas%20de%20Misiones%20-%20Cap%207%20\(Capital\)_o.pdf](http://www.ipecmisiones.com/w1/sites/default/files/Gran%20Atlas%20de%20Misiones%20-%20Cap%207%20(Capital)_o.pdf)

- » LOS ANDES (diario digital) (25/01/2014). Tránsito, ambiente y ordenamiento territorial. Mendoza. <http://www.losandes.com.ar/notas/2011/12/18/transito-ambiente-ordenamiento-territorial-613222.asp>
- » MISIONES CUATRO (diario digital) <http://www.misionescuatro.com/ampliar.php?id=31401>
- » MUNICIPALIDAD DE POSADAS (10/02/2014) sitio: <http://barrios.posadas.gov.ar/>
- » NOTICIAS DEL 6 (diario digital) http://www.noticiasdel6.com/ampliar_.php?id=127655
- » PRIMERA EDICIÓN (diario digital) (11/01/2014). Ganó el Grupo Z: el boleto de colectivo costará \$4 desde el viernes 17 en Posadas [http://www.primeraedicionweb.com.ar/nota/digital/77857/gano-el-grupo-z-el-boleto-de-colectivo-costara-\\$4-desde-el-viernes-17-en-posadas.html](http://www.primeraedicionweb.com.ar/nota/digital/77857/gano-el-grupo-z-el-boleto-de-colectivo-costara-$4-desde-el-viernes-17-en-posadas.html)
- » PRIMERA EDICIÓN (diario digital) (04/02/2014). Masiva movilización contra el “boletazo”. <http://www.primeraedicionweb.com.ar/nota/digital/78337/masiva-movilizacion-contra-el-%22boletazo%22-en-posadas.html>
- » PRIMERA EDICIÓN (diario digital) (05/03/2014). Sin quórum para el boleto educativo. <http://www.primeraedicionweb.com.ar/nota/digital/79111/sin-quorum-para-el-boleto-educativo.html>
- » TERRITORIO DIGITAL (diario digital) (05/06/2013). Marchan por un boleto estudiantil gratuito en Posadas. <http://www.territorioidigital.com/nota3.aspx?c=7242159242431041>
- » TERRITORIO DIGITAL (diario digital) (14/02/2014). Desde hoy opera la Sube en el servicio de transporte urbano de Posadas. <http://www.territorioidigital.com/nota3.aspx?c=1893421705957616>
- » TU MISIONES.com (diario digital) (04/02/2013). Piden a la AFIP informes contables sobre las empresas de Transporte de Pasajeros. <http://posadas.tumisiones.com/noticia/66970>

Hernán Ramón Paiva / hernanpaiva@hotmail.com

Licenciado en Antropología Social (Universidad Nacional de Misiones). Maestrando en Antropología Social en el Postgrado en Antropología Social, Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales, UNaM. Becario doctoral del CONICET, Argentina. Publicó tesis y artículos en revistas de especialidad referidos al comportamiento vial, accidentes de tránsito. Actualmente trabaja sobre cuestiones de movilidad urbana cotidiana.