



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires

A

Movilidad urbana y cotidianeidad ascendente: estrategias educativas para el empoderamiento del transporte comunitario

Autor:

Zanca, Rosana Elisabet

Revista:

Revista Transporte y Territorio

2011, 4, 10-28



Artículo



FILO:UBA
Facultad de Filosofía y Letras

FILODIGITAL
Repositorio Institucional de la Facultad
de Filosofía y Letras, UBA

ARTÍCULO

Rosana Elisabet Zanca

MOVILIDAD URBANA Y COTIDIANEIDAD ASCENDENTE: ESTRATEGIAS EDUCATIVAS PARA EL EMPODERAMIENTO DEL TRANSPORTE COMUNITARIO

Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.



Revista Transporte y Territorio
ISSN 1852-7175
www.rtt.filo.uba.ar

[Programa Transporte y Territorio](#)
Instituto de Geografía
Facultad de Filosofía y Letras
Universidad de Buenos Aires



Cómo citar este artículo:

ZANCA, Rosana Elisabet. Movilidad urbana y cotidianeidad ascendente: estrategias educativas para el empoderamiento del transporte comunitario. *Revista Transporte y Territorio N° 4, Universidad de Buenos Aires, 2011.* pp. 10-28.
<www.rtt.filo.uba.ar/RTT00402010.pdf>

Recibido: 22 de diciembre de 2010
Aceptado: 30 de marzo de 2010



Movilidad urbana y cotidianeidad ascendente: estrategias educativas para el empoderamiento del transporte comunitario.

[Rosana Elisabet Zanca](#)¹

RESUMEN

Durante los años 1985 y 1986, los habitantes de la localidad de Cuartel V, Partido de Moreno, Pcia. de Buenos Aires, reclamaban mayor frecuencia y eficiencia del servicio de transporte público de pasajeros. Como este reclamo por el derecho a la movilidad urbana fue desoído reiteradamente, los vecinos resolvieron crear su propio servicio de transporte, constituyendo el 1º de mayo de 1990 la ASOCIACIÓN MUTUAL EL COLMENAR (AMEC). Esta Asociación contribuyó a lograr: la mejora de los flujos de bienes y personas entre Cuartel V y Moreno Centro; la disminución de las diferencias en la ocupación del espacio de Cuartel V y, un control comunitario del precio y calidad del servicio de transporte público en Moreno. Para ello la AMEC ha necesitado consolidarse en el tiempo, manteniendo la viabilidad económica y fortaleciendo a la sociedad civil. El trabajo de fortalecimiento, que produce empoderamiento a través de renovadas iniciativas comunitarias, incluye la difusión de la experiencia de mutualismo en el ámbito educativo formal y no formal, para afianzar y acrecentar la membresía de la organización. En este artículo se dará cuenta de la construcción de una propuesta para la reflexión áulica sobre la experiencia de la AMEC, para alumnos de escuela secundaria.

ABSTRACT

During the years 1985 and 1986, the inhabitants of the town of Cuartel V, Partido de Moreno, Buenos Aires Province, called for increased frequency and efficiency of public transport passengers. As this claim for the right to urban mobility was repeatedly ignored, the residents decided to create their own transport services, being on 1 May 1990 the Asociación Mutual El Colmenar (AMEC). This partnership contributes to achieving: improving the flow of goods and people between headquarters and Moreno Centro, reduction of differences in the occupation of headquarters space Cuartel V and a community control over the price and quality of public transport service Moreno. This has required the AMEC consolidated over time, maintaining the economic viability and strengthening civil society. The work of building, producing renewed empowerment through community initiatives, including the dissemination of the experience of mutuality in the area of education and non formal, to strengthen and increase the membership of the organization. This article shall describe the proposed construction of a courtly reflection on the experience of the AMEC, for high school students.

Palabras Claves: Movilidad; Transporte público; Sociedad Civil; Empoderamiento.

Palavras-chave: Mobilidade; Transporte público; Sociedade Civil; Capacitação.

Keywords: Mobility; Public transportation; Civil Society; empowerment.

1. INTRODUCCIÓN

Cuando no existe concordancia entre las planificaciones de ordenación y el sistema de transporte surgen conflictos territoriales que marcan fuertes diferencias en la ocupación y uso del suelo. Una situación así se visualizaba en el territorio del Partido de Moreno, específicamente en la localidad de Cuartel V, cuando los habitantes reclamaban una mayor frecuencia y eficiencia del servicio de transporte público de pasajeros en la zona. En ese entonces (1985-1986) ya funcionaba el Consejo de la Comunidad de Cuartel V, impulsado por jóvenes católicos del lugar, para intentar resolver problemas comunes a los habitantes del área. Este Consejo se reunió varias veces con funcionarios municipales y representantes de la empresa de transporte de la zona norte del distrito, a la que pertenece Cuartel V: la empresa La Perlita, hoy única línea comunal, con el objeto de solicitar más y mejores servicios de colectivos. La empresa desestimó ampliar sus servicios en Cuartel V, por considerarlo una inversión poco rentable. Los habitantes de Cuartel V lograron la sanción de

¹ División Geografía, Departamento de Ciencias Sociales, Universidad Nacional de Luján, Argentina - soyana2003@yahoo.com.ar



una ordenanza municipal que obligaba a La Perlita a prestar servicios en Cuartel V con mayor frecuencia, pero la empresa finalmente no la cumplió (Zanca, 2006).

La situación permanecía sin solución, con el agregado de que la inflación de 1989 hizo que muchos habitantes de Cuartel V no pudieran afrontar el costo del pasaje de un servicio con escasas frecuencias diarias y cuyo acceso significaba, entre otras cosas, caminatas de varios kilómetros hasta la parada y esperas prolongadas una vez en ella.

Esto fue revertido cuando los habitantes de Cuartel V resolvieron crear su propio servicio de transporte de pasajeros. Buscaron asesoramiento para dar con una figura jurídica adecuada y constituyeron la ASOCIACIÓN MUTUAL EL COLMENAR (AMEC) el 1º de mayo de 1990. Como mutual no era necesario presentarse a licitación por los recorridos, ya que no se rige por la ley de transportes, sino por la de mutuales, por tratarse de un servicio exclusivo para socios. Este servicio de transporte basado en los principios de la economía social y solidaria (búsqueda prioritaria del servicio social por sobre la generación de excedentes) modificó sustancialmente las condiciones de movilidad, accesibilidad y conectividad de los pobladores de Cuartel V con la cabecera de distrito y, transitivamente, con la Ciudad de Buenos Aires y otros puntos próximos del Conurbano.

La circulación de los colectivos de la AMEC significó para los habitantes de Cuartel V un ahorro del 40 % en el costo de pasajes, en comparación con las tarifas de transporte público de pasajeros. Además contribuyó a la reorganización espacial, modificando los flujos de bienes y personas entre Cuartel V y Moreno Centro. De este modo la AMEC disminuyó las diferencias en la ocupación del espacio de Cuartel V y ayudó a controlar el precio y calidad del servicio de transporte público en el Distrito Moreno (Zanca, 2006). El impacto en la movilidad de la población ha sido altamente significativo, ya que la presencia de El Colmenar ha obligado al abaratamiento del cuadro tarifario, aplicado por la empresa competidora que monopoliza el transporte de tipo público por automotor de pasajeros, de jurisdicción comunal. La empresa La Perlita, que es de quien se trata, cobraba tarifas menores a las del cuadro tarifario oficial en los recorridos coincidentes con los de la AMEC, y un boleto más caro en aquellos tramos de menor extensión en donde no tiene competidores.

Esto supone un fuerte impacto territorial con las consecuencias en la cotidianeidad de la población, en lo que respecta a la calidad de vida, comenzando por la movilidad de las personas. Para una mejor comprensión de los impactos espaciales a desarrollar, es conveniente tener en cuenta la inscripción territorial de Cuartel V en el Partido de Moreno y en el Conurbano Bonaerense, detallada en los Mapas N° 1, 2 y 3.

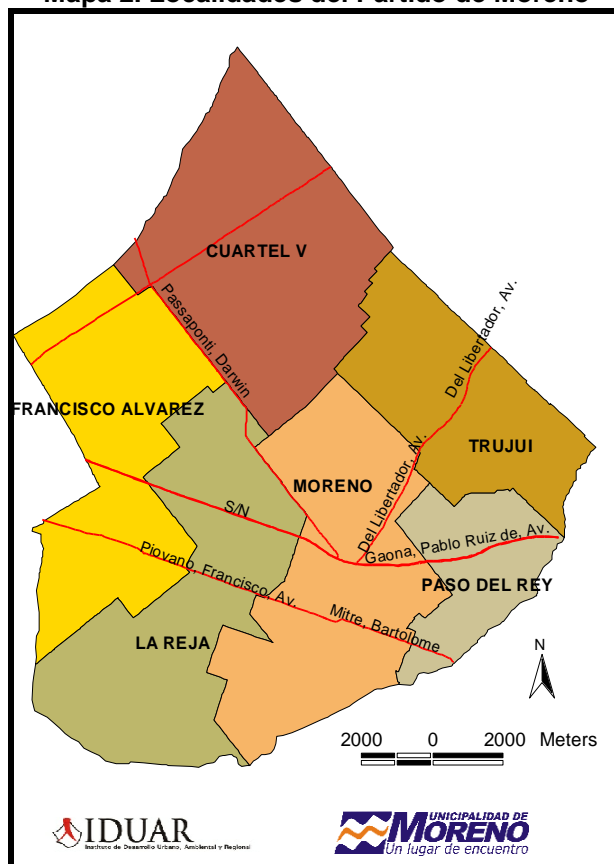


Mapa 1. Ubicación del Partido de Moreno en el Gran Buenos Aires



Fuente: Echeverría, M., Capuz, S.: Geografía, ed. A-Z, Buenos Aires, 2001

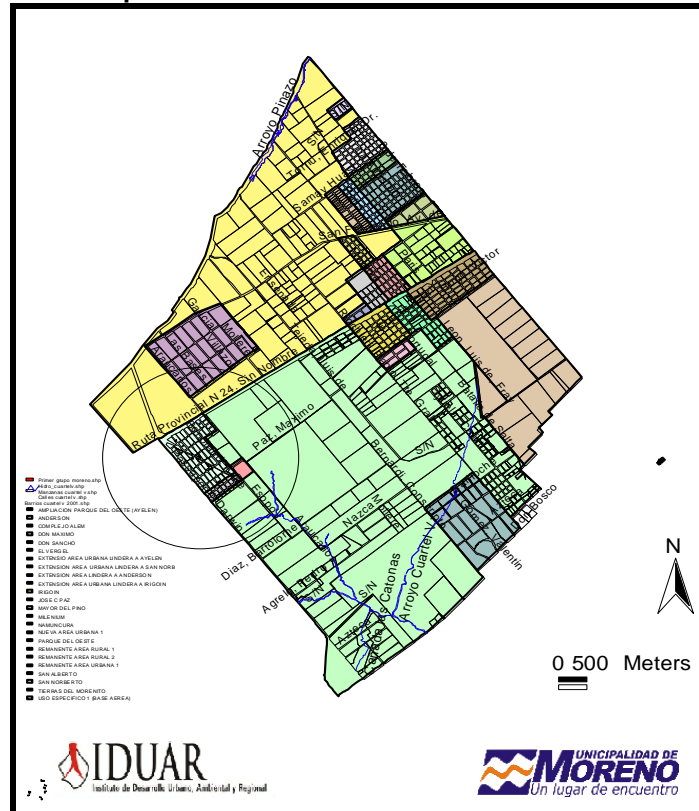
Mapa 2. Localidades del Partido de Moreno



Fuente: IDUAR, Municipalidad De Moreno



Mapa 3. Barrios de la localidad de Cuartel V



Fuente: IDUAR, Municipalidad de Moreno

2. EL TRANSPORTE, LA MOVILIDAD Y LA INTEGRACIÓN TERRITORIAL

El transporte es entendido generalmente como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamiento. Y la movilidad es entendida como algo que se expresa en el transporte. En el caso del transporte es importante reconocer al sujeto como actor y protagonista de la gestión del territorio personal a través de un capital de movilidad (Gutiérrez, 2010) que es parte de las estrategias cotidianas de los individuos frente al contexto social en que se desenvuelven como ciudadanos.

La oferta de transporte público urbano de uso colectivo es uno de los elementos urbanos que permite incluir a la mayoría de los ciudadanos y además definir los distintos niveles de accesibilidad urbana. La oferta del transporte es desigual, ya que en el interior de un sistema urbano existen diferencias de cobertura territorial, horaria, de frecuencia y de cuadro tarifario. El transporte no se demanda como actividad final, sino como un medio para satisfacer otra necesidad, otro derecho (Cebollada, 2006).

El derecho a la ciudad es entendido “como la posibilidad de participar en las actividades que el medio urbano ofrece y como la inclusión de los ciudadanos en las distintas esferas urbanas (productiva, comercial, de ocio, asociativa, etc.), que puede ser ejercido sólo si existe un adecuado acceso de las personas al conjunto del territorio urbano.” La accesibilidad, además de tener una dimensión territorial, tiene además una característica individual en relación con el número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y a las actividades (Cebollada, 2006). Esto remite a prácticas cotidianas donde el derecho a la movilidad elabora estrategias para contrarrestar efectos desfavorables de la planificación del transporte público de pasajeros.



El transporte colectivo por automotor de pasajeros a través del elemento tarifas incide en la diferenciación socio-territorial: dónde empieza y dónde acaba la movilidad hegemónica. En lo que respecta a la movilidad, se produce exclusión cuando hay colectivos sociales que quedan fuera del modelo de movilidad hegemónica. Esto puede darse al haber poca oferta de destinos y frecuencias de transporte público o también con respecto al monto que alcanzan las tarifas.

Los valores de las tarifas del servicio de transporte por automotor público de pasajeros por kilómetros de recorrido (o secciones) son los siguientes para el caso del Distrito Moreno, desde el 13/01/09:

- Boleto mínimo: \$ 1,10
- Boleto máximo: \$ 1,50

Resto de los recorridos comunales de las empresas de la Provincia de Buenos Aires:

- De 0 a 3 km: \$ 1,10
- De 3 a 6 km: \$ 1,50
- De 6 a 9 km. \$ 1,75
- Más de 9 km: \$ 2,00

En cuanto a la conformación del seccionado, las empresas de transporte público tienen tarifas con secciones fijas en determinados puntos separados entre sí aproximadamente tres kilómetros, en virtud de lo cual el valor del pasaje a abonar no depende exclusivamente de la distancia del viaje desde que sube el pasajero, sino principalmente de la cantidad de cortes de sección que se traspongan a lo largo del trayecto.

La diferencia entre el Partido de Moreno y el resto de los distritos de la Provincia data desde 2004, en lo que a valores del transporte público de jurisdicción comunal se refiere. Las prácticas cotidianas de los usuarios siempre modifican el funcionamiento del sistema de transporte que les es impuesto, es decir, transforman el sistema; son “tácticas de movilidad”, visibles en los procesos de reestructuración de los sistemas de transporte de algunas ciudades latinoamericanas (Jouffe y Lazo, 2010). Un elemento decisivo para impulsar estas tácticas es el tema de las tarifas. En el Partido de Moreno, El Colmenar fue decisivo en este aspecto.

En 2004 la Mutual El Colmenar logró, junto con otras organizaciones sociales de Moreno Norte y Moreno Sur, y mediante una campaña de firmas bajo el lema “Igual tarifa, igual recorrido,” respaldada por 15.000 adhesiones, que la empresa La Perlita cobrara un boleto mínimo por 18 kilómetros de recorrido, y en mayores distancias, valores de segunda sección de recorrido.

Las políticas públicas de movilidad y transporte deben entonces relacionarse con la planificación territorial y urbana. De esa forma se pueden evaluar y evitar las consecuencias negativas que la planificación urbana puede ocasionar sobre la movilidad. Es necesario implicar a los ciudadanos a través de fórmulas participativas, donde no sólo puedan aportar sus puntos de vista, sino además participar de la complejidad en la toma de decisiones. Por ejemplo, los pactos movilidad y las mesas de movilidad.

Se plantean entonces las prácticas de movilidad como maneras de conquistar y apropiarse del territorio, y en particular maneras de adaptar el sistema de transporte o adaptarse a él. Se trata de relaciones de poder entre el sistema de transporte y sus usuarios, en la medida que el sistema tiende a imponer un tipo de movilidad al usuario y que éste tiende a transformar el sistema a través de sus prácticas (Jouffe y Lazo, 2010).



Las mesas de movilidad son órganos de participación y debate de distintos actores sociales. Son informativas y consultivas, y son organizadas por aquellos municipios que desean ser asesorados en su política de movilidad. Es importante que en ella participe un máximo de entidades ciudadanas, con la mayor pluralidad posible (Cebollada, 2006).

El pacto de movilidad es un documento de consenso que asumen los distintos colectivos y que sienta las bases para llevar a cabo la política de movilidad del municipio. Las políticas de transporte que se implementan en un municipio tienen que dar respuesta a las necesidades que tienen los distintos ciudadanos. Las necesidades de desplazamiento no son únicas ni genéricas.

Las necesidades de desplazamiento dependen de las características de los perfiles colectivos e individuales de los ciudadanos, quienes a veces se movilizan organizadamente para que la planificación del servicio responda no sólo a las necesidades de los grupos hegemónicos, sino a la totalidad. En Cuartel V, desde 2004, gracias al reclamo del conjunto de las organizaciones sociales que integra la Mutual, una persona que toma el colectivo en la Estación de Moreno Centro (Empresa Trenes de Buenos Aires) y viaja 18 kilómetros, paga a valores actuales \$1.10 en el tramo del recorrido en que se superponen los servicios de El Colmenar y La Perlita. Esta persona no paga \$2, como sí ocurre en otros distritos vecinos, para viajar esa distancia o también para recorrer la distancia equivalente a la que hay entre Moreno Centro y Cruce Derqui (límite con el Distrito de José C. Paz). Para efectuar ese trayecto desde el centro de Moreno las personas sólo deben gastar \$1.50. Esta diferencia con otras localidades de nuestra Provincia es el resultado de la organización solidaria de los vecinos, que hace seis años reclamaron que así fuera, a través de un grupo de instituciones encabezado por El Colmenar.

No sólo debe destacarse que la escala de valores de los boletos en todo el resto de la provincia de Buenos Aires es diferente a ésta, que sólo se aplica en el Distrito de Moreno. Por otra parte, hay que considerar que la primera sección o boleto mínimo que abarca 18 kilómetros es algo que sólo se da en el recorrido en que coinciden La Perlita y El Colmenar. En el resto del Partido de Moreno, el valor del boleto cambia pasados los tres kilómetros, una distancia mucho más pequeña. Estas diferencias se deben a la presencia de El Colmenar.

Hasta la campaña de firmas de 2004, la empresa La Perlita aplicaba el valor de primera y segunda sección, con las características detalladas, sólo en los recorridos en que competía con El Colmenar. El cuadro tarifario puede verse en la Tabla 1.

Durante el año 2008, la Asociación Mutual El Colmenar calculó cuánto ahorra la comunidad de Cuartel V en pasajes de colectivo por las razones explicadas anteriormente. Las cantidades están calculadas con los valores actuales del boleto, es decir, \$1.10 y \$1.50. Hay que señalar que El Colmenar cobra esos valores de boleto con menos beneficios que La Perlita, ya que no recibe como ella subsidio o ayuda económica alguna por cada colectivo y por el gasoil que emplea como combustible. Además debe decirse que el ahorro generado no queda sólo en manos del pasajero, sino que en realidad, contribuye a mejorar y equilibrar el presupuesto de su familia en lo que se destina a viajes por trámites, trabajo o estudio.



Tabla 1. Cuadro comparativo de tarifas y secciones a valores de 2010

Sección	En Cuartel V (El Colmenar y línea 501 de La Perlita)	En el resto del Partido de Moreno (línea 501 de La Perlita)	En los distritos vecinos del Conurbano
Primera 0 km hasta 3 km	\$ 1.10	\$ 1.10	\$ 1.10
Segunda 3 km hasta 6 km	\$ 1.10	\$ 1.50	\$ 1.50
Tercera 6 km hasta 9 km	\$ 1.10	\$ 1.50	\$ 1.75
Más de 9 km	\$ 1.10	\$ 1.50	\$ 2
Más de 18 km	\$ 1.50	\$ 1.50	\$ 2

Fuente: elaboración propia en base a entrevistas (Zanca, 2009)

Los valores son éstos se expresan en la Tabla 2.

Tabla 2. Ahorros generados por la presencia de El Colmenar en el año 2008 a valores de 2010

Cantidad anual promedio de personas que viajan ida y vuelta, sumados los servicios de <i>El Colmenar y La Perlita</i> en el recorrido hacia Cuartel V y desde allí, en primera y segunda sección	3.724.186
Cantidad anual promedio de personas que viajan ida y vuelta, sumados los servicios de <i>El Colmenar y La Perlita</i> en el recorrido hacia Cuartel V y desde allí, en primera sección solamente	2.241.543
Cantidad anual promedio de personas que viajan ida y vuelta, sumados los servicios de <i>El Colmenar y La Perlita</i> en el recorrido hacia Cuartel V y desde allí, superando la distancia de primera sección que hay en el resto del Distrito Moreno	2.129.466
Valor anual promedio que debería pagar el conjunto de estas personas, que exceden la distancia de primera sección que hay en el resto del Distrito Moreno, a valores de \$1.50	\$6.388.397,55
Valor anual promedio <i>pagado efectivamente como de primera sección (\$1.10)</i> por el conjunto de estas personas, que exceden la distancia de primera sección que hay en el resto del Distrito Moreno	\$4.684.824,87
Ahorro anual para las familias de Cuartel V, derivado de la diferencia entre el valor de los boletos que se cobra en el recorrido hacia Cuartel V y desde allí y el que se pagaría en el resto del Partido de Moreno o en otro distrito	\$1.703.572
Ahorro mensual promedio para las familias de Cuartel V, derivado de la diferencia entre el valor de los boletos que se cobra en el recorrido hacia Cuartel V y desde allí y el que se pagaría en el resto del Partido de Moreno o en otro distrito	\$141.964,33

Fuente: elaboración propia en base a entrevistas (Zanca, 2009)

3. LA TRANSFERENCIA DIDÁCTICA DE LOS CONCEPTOS DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y GESTIÓN COMUNITARIA

Dado que la movilidad por transporte urbano es un derecho ciudadano, podemos acordar que “la legitimación de las demandas locales y la síntesis entre los valores universalistas y prácticas políticas territoriales requiere la formulación de derechos que permitan desarrollar un combate democrático por la justicia en la ciudad.” Con esta frase Borja (s/d) señala la necesidad de satisfacer los “nuevos derechos urbanos”, entre ellos el derecho a la movilidad y a la accesibilidad: el derecho a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana debe universalizarse, la accesibilidad de cada zona es indispensable para existir para los otros.

En consonancia con Borja, Harvey (2003) habla del “Derecho a la producción de espacio”, que significa reelaborar las relaciones espaciales para “construir un aspecto relacional más maleable de la vida social” (Zanca, 2006).



En el marco de este presupuesto teórico, quien escribe desarrolló en la Asociación Mutual El Colmenar una serie de actividades encuadradas en el programa institucional de “Sistematización de la experiencia de la Mutual”, mediante la Elaboración de “Cartillas” con actividades interdisciplinarias, para docentes y alumnos de las escuelas secundarias básicas y secundarias superiores de Cuartel V, en coordinación con el “Centro de Recreación de Saberes Populares Labranza”.

Las Cartillas y la Sistematización se propusieron como parte de una estrategia institucional para que la Mutual logre en la localidad de Cuartel V, los siguientes objetivos, entre otros:

- Reproducir y generar membresía e identidad comunitaria entre la población;
- Concientizar a la población destinataria del proyecto sobre las consecuencias sobre la movilidad que acarrearía la no prestación del servicio de transporte de El Colmenar, para la calidad de vida de los habitantes de Cuartel V;
- Generar empoderamiento comunitario;
- Caracterizar los mecanismos de gestión participativa surgidos desde El Colmenar;
- Fortalecer los vínculos ya existentes con las instituciones educativas de la localidad, proporcionándoles elementos que enriquezcan la práctica áulica cotidiana y contribuyan a la participación ciudadana.

Para cumplir con los objetivos mencionados, la primera actividad realizada consistió en determinar los hitos de la historia de El Colmenar que debían ser necesariamente incluidos en las actividades de las Cartillas, a modo de ejes temáticos. Se determinaron como significativos el contexto de surgimiento de la AMEC, la creación de la misma, la campaña de firmas que encabezó en 2004 bajo el lema “Igual tarifa, igual recorrido” y sus consecuencias en la actualidad.

Una vez establecidos estos momentos históricos, el paso siguiente fue identificar los conceptos estructurantes de los mismos, que serían los que se trabajarían en las actividades para docentes y alumnos de las escuelas secundarias básicas y secundarias superiores de Cuartel V. La selección incluyó entre los siguientes conceptos:

- Derechos
- Participación
- Valores
- Servicios públicos
- Lo público y lo privado
- Servicios de transporte público de pasajeros por automotor: tarifas y recorridos
- Ciudadanía activa
- Problemas comunitarios
- Asociación Mutual
- Lucro
- Organización Social
- Distribución
- Concentración
- Ahorro Comunitario
- Costo
- Beneficio
- Derecho al transporte público
- Accesibilidad a bienes y servicios
- Movilidad
- Política pública
- Agenda política



- Legislación
- Pertenencia al Territorio
- Democracia Participativa.

Con respecto al cuadro tarifario aplicado en el Partido de Moreno gracias a las gestiones de El Colmenar y otras organizaciones comunitarias, la actividad áulica diseñada consistió en la siguiente:

Los derechos ciudadanos: el derecho al transporte público (Zanca, 2009)

1) Observa la siguiente imagen y lee el texto que le sigue:

Gráfico 1 – Campaña por el boleto mínimo y máximo



Fuente: El Colmenar

En 2004 la línea 501 de La Perlita comenzó a efectuar en Cuartel V un recorrido que nunca antes había hecho: empezó a entrar en el barrio Namuncurá de Cuartel V y además, comenzó a cobrar los mismos valores que El Colmenar sólo en los tramos de recorrido en que ambos servicios de transporte se superponen, práctica que mantiene hasta hoy. Por esta razón, la Mutual y varias organizaciones comunitarias de Moreno Norte (al que pertenece Cuartel V) y Moreno Sur encabezaron en 2004 una campaña de recolección de firmas cuyo lema era: “Igual tarifa por igual recorrido.”

El objetivo de esa campaña era lograr la sanción de una ordenanza municipal que fijara en \$0,50 y \$0,75 los boletos mínimo y máximo en todo el Partido de Moreno. De este modo la aplicación de tarifas que La Perlita realiza en Cuartel V se extendería al resto del Partido de Moreno. Bajo la consigna “Igual recorrido, igual tarifa”, los organizadores de la campaña hicieron circular una nota al presidente del Concejo Deliberante de Moreno con el pedido, que reunió 15.000 firmas de adhesión.



Las firmas fueron entregadas el 11 de agosto de 2004 al Presidente del Concejo Deliberante, como cierre de una marcha de las organizaciones comunitarias de Cuartel V y Moreno Sur.

El presidente del Concejo habría adelantado que el mismo no tenía facultad para cambiar las tarifas.

Hoy en todo el Distrito Moreno, gracias a aquella campaña de firmas, se cobra un boleto mínimo de \$1.10 y uno máximo de \$ 1.50.

- a) ¿Qué medios de transporte utiliza tu familia?
- b) ¿Conoces los valores actuales del pasaje hasta la rotonda de las rutas 24 y 25 y hasta Moreno Centro desde Cuartel V?
- c) ¿La línea 501 cobra esos mismos valores en todo el Partido de Moreno, según el artículo anterior?
- d) ¿Por qué te parece que el afiche dice “El transporte es un derecho?” ¿Cómo debe ser un transporte público que respete tu derecho al transporte? Describe las características que tendría que tener.

2) Consulta con tus compañeros y respondan:

- e) ¿Cuánto gastan por semana en boleto secundario?
- f) ¿Qué comentarios se hacen en su casa sobre el costo de los pasajes y la frecuencia con que pasan los colectivos?

3) Lee los siguientes conceptos:

El Estado se constituye en garante primero y último de las condiciones necesarias para el ejercicio pleno de la ciudadanía. Por su parte los ciudadanos, los vecinos, individualmente o a través de organizaciones comunitarias barriales, tienen la responsabilidad y el derecho al ejercicio ciudadano pleno y a controlar el cumplimiento del papel del Estado en este sentido.

Ciudadanía activa, se basa en el reconocimiento de la capacidad de acción de las personas, destacando la responsabilidad personal y la participación, y reforzando la idea de reciprocidad en derechos y obligaciones entre el individuo y la comunidad, así como la corresponsabilidad en la garantía del cumplimiento de deberes y obligaciones.

- a) ¿Puede hablarse de ciudadanía activa en la campaña “Igual tarifa por igual recorrido”? ¿Por qué?
- b) ¿Conoces otro reclamo organizado que se haya producido o se esté produciendo en Cuartel V? Averigua si en el pasado se registraron hechos similares.
- c) ¿Por qué los ciudadanos tienen la responsabilidad y no solamente el derecho de controlar?

La movilidad por transporte colectivo automotor de pasajeros es un habilitante laboral: las personas buscan trabajo en aquellos lugares a los que pueden acceder por transporte, y desisten de buscarlo cuando no cuentan con los recursos monetarios suficientes para pagar las tarifas de transporte vigentes. Es allí cuando el transporte público debe soslayar toda



movilidad hegemónica para concretar una movilidad inclusiva. Esto lleva a darse un debate sobre los alcances del transporte público y del transporte privado.

Una de las principales tareas para realizar la Cartilla de Actividades fue debatir, en el seno de la Mutual, el contenido dado a los conceptos considerados más significativos: público, privado, concentración, distribución, Economía Capitalista, Economía Social.

Se planteó la necesidad de definir lo público por el uso, y de mostrar los contrasentidos que las formalizaciones normativas implican, en lo referido a que la AMEC brinda un servicio privado de cuyos ahorros comunitarios se beneficia todo el público del Distrito Moreno; mientras que las empresas de transporte público brindan un servicio por el que no generan en todo Moreno ahorro para el público, a no ser que medie una campaña popular demandando que así sea, como la llamada “Igual tarifa, Igual recorrido.” (Zanca, 2009).

Se hace cada vez más necesario integrar entonces la dimensión social incluyente y excluyente de la movilidad dentro de los estudios urbanos. Reconociendo que el transporte hace la ciudad, espacial y socialmente, que el transporte ocupa un tiempo importante dentro de las actividades de los individuos y que el transporte influye en el medio social, cultural y ambiental (Agosta, Nadal y Olives, 2002).

Para reflexionar desde el aula sobre estas conceptualizaciones se diseñó la siguiente actividad:

El derecho y acceso al transporte para satisfacer otras necesidades y derechos (Zanca, 2009)

A) Lee atentamente el texto:

El transporte es “Indispensable para ir al trabajo, aprovisionarse, formarse, divertirse, curarse, el desplazamiento es un elemento cada vez más importante en la vida de los individuos y de las colectividades”².

En las grandes metrópolis, la movilidad de las personas se ha convertido en un nuevo derecho fundamental para acceder a los otros derechos: trabajo, vivienda, educación, salud. En la Gran Buenos Aires, la afirmación cobra especial relevancia: cinco millones de pasajeros se trasladan diariamente en colectivos, trenes y subtes. La mayoría lo hace en transporte automotor (tres millones de boletos en 139 líneas metropolitanas), y el resto se reparte por partes similares entre subterráneos y trenes intra-urbanos.

Hace unos treinta años, nuestra localidad de Cuartel V se caracterizaba por amplios espacios de tierras desocupadas, que desde los años `70 en particular se fueron poblando con gente desplazada del Partido de Moreno y otros partidos de la Provincia, y de otras provincias también, así como de países limítrofes. Es sabido que en el Gran Buenos Aires los terrenos no abundan y menos en el Segundo Cinturón del Área Metropolitana, donde se ubica nuestro Distrito Moreno.

Como ya habíamos visto, en 1990, un grupo de vecinos de nuestros barrios se organizó para constituir un servicio alternativo de transporte, a partir del aislamiento que sufríamos con el Centro de Moreno. Es decir, que se buscaba satisfacer la necesidad y el derecho a la movilidad de quienes vivimos aquí, con la creación de la Mutual El Colmenar.

² Versión modificada de Informe Digital Metropolitano, mayo de 2006, disponible en www.metropolitana.org.ar



Con el tiempo El Colmenar hizo posible la incorporación al mercado de trabajo en empleos alejados de nuestros barrios, bajando considerablemente los costos de transporte, en razón de los boletos más baratos que vendía la Mutual, influyendo muy positivamente los presupuestos familiares.

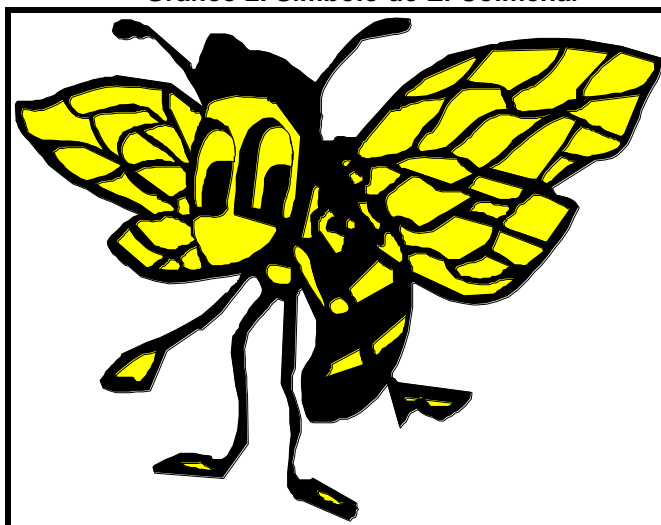
El nombre de El Colmenar alude a la calle Pinazo de Cuartel V, flanqueada por numerosos colmenares, y al espíritu laborioso de las abejas con el que los miembros de la Mutual se identifican³.

B) Responde:

1. ¿Qué derechos te permite satisfacer, en tu propio caso, poder viajar en cualquiera de las líneas de colectivo que hay entre Cuartel V y Moreno Centro (501 y El Colmenar)?
2. ¿Antes de 1990, otro estudiante como vos podría responder lo mismo, según la información anterior? ¿Por qué lo crees así?
3. ¿En tu familia alguien utiliza El Colmenar para viajar a El Casco?
4. Si no existiera el servicio de El Colmenar en El Casco y lo necesitara alguien de tu familia porque trabaja o hace otra actividad allí, ¿a quién le correspondería resolver el cumplimiento del derecho al transporte para los que deben viajar a ese lugar?

Observa la imagen:

Gráfico 2. Símbolo de El Colmenar



Fuente: El Colmenar

Este es el símbolo de El Colmenar. La referencia a las abejas se utiliza generalmente para hablar de grupos que trabajan y que lo hacen organizadamente.

1. ¿Por qué te parece que la palabra “Mutual” tiene relación con la vida en una colmena?
2. ¿Se te ocurre otro símbolo para representar este vínculo entre trabajadores con un mismo objetivo?

³ Testimonio de uno de los fundadores de la Mutual.



Es posible comprender la movilidad como manifestación de la identidad social de los individuos. El acceso o la dificultad de experimentar los distintos territorios de la ciudad, nos permite comprender la movilidad atendiendo no sólo a los factores que la condicionan, sino que a los espacios sociales y a los actores que la componen. Movilidad y transporte significa también situarse en los modos de vida, es decir, en las relaciones entre los individuos y sus territorios (Agosta et al, 2002). Pero esta situación no debe ser exclusiva de los técnicos de la planificación, sino que debe incluir la mirada, la vivencia espacial del conjunto de beneficiarios del transporte.

La exclusión social y política y el frecuente aislamiento geográfico que sufre gran parte de la población urbana con menores recursos impide que estos individuos puedan participar en buena parte de los procesos sociales y políticos, excluyendo su voz y sus legítimos intereses de muchas de las decisiones que terminan siendo determinantes en su vida cotidiana (Agosta, Nadal y Olives, 2002).

Esto remite a la necesidad de una agenda consensuada donde los pactos de movilidad tengan un lugar asegurado.

El tema de las agendas fue objeto del diseño de la siguiente actividad áulica:

La gestión comunitaria y la agenda pública (Zanca, 2009)

A-Lee con atención:

Como ya lo vimos en actividades anteriores, la gente de Cuartel V, de nuestros barrios, organizó en 1990 el servicio de transportes de la Mutual El Colmenar.

El Colmenar fue creado por gente común, como pueden ser tus padres, abuelos, tíos... Seguramente ellos, y algún vecino de tu barrio, recuerdan aquellos días.

En aquellos días, un servicio continuo de transporte entre la Estación Moreno Centro, con boletos baratos y frecuencias de menos de media hora, como las que tenemos hoy, era algo impensado. La línea 501 no quería colocar más colectivos, con más frecuencia, para cubrir el trayecto entre Moreno Centro y el Cruce Derqui. Y eso era algo necesario, por ejemplo, para ir a hacer trámites a la Municipalidad, para ir al Hospital de Moreno Centro, cuando en las salitas de nuestros barrios no había elementos para atendernos...

Hasta que comenzó a funcionar El Colmenar y todo cambió.

Hubo más colectivos, porque funcionaban los de El Colmenar; hubo más frecuencias, porque pasaba El Colmenar. Hubo más facilidad para viajar al Hospital, porque pasaba El Colmenar. Y hubo más facilidad para que viajaran los maestros hasta nuestras escuelas, que de otra forma no tenían personal docente estable, porque pasaba El Colmenar. Y eso sigue sucediendo hoy, aunque la línea 501 haya mejorado su servicio después de ver que había mucha gente de nuestros barrios que viajaba con El Colmenar.

El Colmenar comenzó su tarea trabajando con una agenda, con una lista de cosas que necesitábamos en los barrios y que había que empezar a hacer, o a reclamar, para que los responsables de hacerlas las hicieran. Y los responsables de hacerlas, muchas veces eran nuestras autoridades del Distrito de Moreno, al que pertenecen Cuartel V y sus barrios. Y nosotros éramos los responsables de solicitarlas, también.



Lo que se solicita en estos casos es que haya políticas públicas, es decir, decisiones y acciones de los gobernantes, para resolver problemas que los gobernantes detectan o que la población plantea que se resuelvan, para mejorar la calidad de vida de todos y todas los que comparten un mismo lugar, una misma historia. Como la gente de Cuartel V.

1. Una política pública comienza cuando determinado problema o necesidad se convierte en una cuestión que afecta a algún o algunos miembros de la comunidad. Estas cuestiones que atienden las políticas públicas se reúnen en una agenda, que en lugar de tener listas de direcciones y teléfonos, tiene listas de problemas a resolver, de sus posibles soluciones y de los elementos con que podrían resolverse.
2. No todos los problemas están presentes en la agenda pública. Cuando no están presentes en ella, pero existen, tenemos la responsabilidad de pedir que esos problemas y sus posibles soluciones estén en la agenda de cosas para hacer por parte de los gobernantes.
3. La gestión es el conjunto de acciones que permiten resolver problemas de toda clase, como los que están en la agenda de políticas públicas. En la gestión municipal participan las autoridades como las de nuestro Municipio, y otras personas, que vamos a llamar actores sociales, y que podemos ser nosotros, la gente de nuestros barrios; empresas, como las empresas de transporte; todos para resolver, colaborar en resolver, o pedir que se resuelvan problemas de todos.

B- Piensa y responde junto con tus compañeros:

1. ¿Qué problemas de la comunidad que no se tenían en cuenta en la agenda pública comenzaron a incluirse y resolverse con la agenda de Cuartel V elaborada desde la creación de El Colmenar?
2. Da ejemplos de actores sociales concretos que se te ocurran en la vida del Municipio, de la Provincia y de la República. Actores sociales que tengan la responsabilidad de acompañar o instalar la resolución de problemas en la agenda pública.
3. Dialoga con tus compañeros de grupo y hagan una lista de cosas que les parezca deban resolverse para mejorar la calidad de vida de nuestros barrios, en sus distintos aspectos. Piensen también quién o quiénes deberían participar en su resolución y, si se animan, qué soluciones se pueden sugerir. Completen con ello este cuadro:

Problemas comunitarios	Población afectada	Involucrados en la solución	Soluciones posibles

Moverse y desplazarse se transforma en una necesidad básica ya que es una manera de relacionarnos con los otros, con la ciudad total. Así, la posibilidad de desplazarse por y en la ciudad podemos considerarla como una de las libertades de las sociedades democráticas.



Muchos de los principios que han regido a la movilidad han pretendido reducirla sólo al transporte, a partir de una mirada que se fija, sobre todo, en los equipamientos y en las políticas de urbanismo.

Sin embargo y a pesar de lo anterior, esta realidad está cambiando y permite replantearse las antiguas definiciones proponiendo por ejemplo, una perspectiva que se acerca más a una antropología de la movilidad (Agosta, Nadal y Olives, 2002). Además es interesante el aporte de Jouffe y Lazo (2010), quienes retoman el concepto foucaultiano de “dispositivo”, para referirse a la movilidad.

Foucault habla del dispositivo como “conjunto de discursos, de instituciones, de disposiciones arquitecturales, de decisiones reglamentarias, de leyes, de medidas administrativas, de enunciados científicos, de proposiciones filosóficas, morales, filantrópicas, en resumen: lo dicho y asimismo lo no dicho” (Jouffe y Lazo, 2010). Este concepto puede aplicarse al transporte, en sus infraestructuras técnicas, y a la movilidad, en la vida cotidiana. De acuerdo a los autores mencionados anteriormente, “el transporte parece ser el nodo del discurso y del funcionamiento del dispositivo de movilidad” (Jouffe y Lazo, 2010) Siguiendo siempre a Foucault podemos hacer genealogía (Foucault, 2001), o acople entre los saberes eruditos del discurso del transporte como dispositivo, y la movilidad que surge de los saberes populares o memorias locales en su cotidiana construcción y recreación de estrategias de movilidad.

Construir una experiencia de transporte comunitario como la de El Colmenar brinda la oportunidad de utilizar estos nuevos marcos interpretativos. Enfatizando el papel de la participación ciudadana como forma de acceder a una gestión asociada que resuelva agendas no sólo de transporte y movilidad, sino además de otros aspectos cotidianos de la vida de las clases más desfavorecidas, se hace visible la necesidad de que todo llegue a ser “Más barato, más digno, más nuestro”, como explicita el lema de la Mutual. Sobre la participación ciudadana que supone la gestión asociada se diseñó la siguiente actividad áulica:

La participación (Zanca, 2009)

En nuestro Partido de Moreno y en nuestra localidad de Cuartel V, cuando los vecinos reclamaban que los colectivos del transporte público pasaran más seguido por nuestros barrios, entre 1985/ 1986 ya funcionaba el Consejo de la Comunidad de Cuartel V. Este Consejo estaba formado por los vecinos de Cuartel V y se reunió varias veces con funcionarios municipales y representantes de la empresa de transporte de la zona norte del Distrito Moreno, a la que pertenece nuestra localidad: la empresa La Perlita, para pedirles más y mejores servicios de colectivos. La empresa La Perlita no aceptó ampliar sus servicios en Cuartel V (con la línea 501), por considerar que no era necesario invertir en más colectivos para nuestra zona.

Los vecinos reclamaron entonces a las autoridades a través del Consejo de Comunidad y lograron que se sancionara una ordenanza municipal que ordenaba a empresa La Perlita a prestar servicios en Cuartel V con mayor frecuencia por hora con su línea 501, pero la empresa finalmente no cumplió con lo ordenado, ni fue obligada por las autoridades correspondientes para que lo hiciera.

La situación permanecía sin solución, por lo que nuestros vecinos resolvieron crear su propio servicio de transporte de pasajeros y constituyeron la ASOCIACIÓN MUTUAL EL COLMENAR (AMEC) el 1º de mayo de 1990.



La circulación de los colectivos de El Colmenar significó para los que vivimos en Cuartel V un ahorro del 40 % en el costo de pasajes, en comparación con los boletos que el transporte La Perlita cobraba en ese entonces. Y los colectivos pasaron más seguido, y la gente de Cuartel V tuvo más posibilidades de viajar a la Estación de Moreno Centro, al Hospital De la Vega, a la Municipalidad para hacer trámites...

Entonces Cuartel V se fue poblando cada vez más y los barrios crecieron. Y la empresa La Perlita vio después de varios años que era una buena idea mandar más colectivos y más seguido a Cuartel V, aunque primero no quiso hacerlo.

I) Lee atentamente el texto anterior y discute con tus compañeros:

1. ¿En dónde localizarías a Cuartel V en un mapa planisferio?
2. Teniendo en cuenta que la participación es:

Un derecho propio de todo ser humano, involucra cualquier acción concreta que las personas desarrollen con el objetivo de transformar su propia realidad y la de los demás, ya sea tomar decisiones sobre su proyecto de vida, pertenecer a un grupo que realiza y comparte expresiones culturales, influir en la vida de una comunidad, defender determinados valores, etcétera. (D. G. C. y E. 2007)

- a) ¿Los ciudadanos de Cuartel V quisieron transformar su realidad creando a El Colmenar? ¿Por qué?
- b) ¿Lograron transformarla, realmente? Justifica tu respuesta.
- c) ¿Puedes nombrar otras cosas que sepas que hace o que hizo El Colmenar, además del transporte?

II) Observa el dibujo siguiente, retomando el concepto de participación:

Gráfico 3. El lema de El Colmenar: “Más barato, más digno, más nuestro”



Fuente: El Colmenar



1. ¿Qué valores comparten los miembros de la Mutual El Colmenar?
2. ¿Qué es ser digno? Elabora un concepto con tus compañeros de lo que entiendas por dignidad.
3. ¿Conoces alguna acción que los vecinos de tu barrio o de otros barrios hayan realizado conjuntamente para mejorar su realidad y satisfacer sus necesidades diarias de otros servicios, además del transporte? Explicalo brevemente.

3. CONCLUSIÓN

La selección de los conceptos desarrollados en las Cartillas se realizó con los aportes fundamentales de distintos miembros de la Mutual El Colmenar. Es así que el perfil de las Cartillas para actividades áulicas enfatizó el servicio de transporte, que es el origen del modelo solidario con que la Mutual organiza y/o participa de otras actividades locales o regionales, modelo que da una identidad peculiar a Cuartel V.

Los modelos de transporte y movilidad espacial urbana que pugnan por territorializar solidariamente el espacio geográfico de Cuartel V a través del tiempo, han generado experiencias comunitarias de construcción de agenda pública no estatal, dado que no existen aún mesas ni pactos de movilidad; aunque no debe soslayarse la campaña por el boleto mínimo de 2004 como un valioso precedente que tal vez augure futuros consensos de gestión.

La elaboración de las Cartillas ha posibilitado conocer las conceptualizaciones sobre distribución/ concentración, derecho al transporte- movilidad y a la participación de la Mutual El Colmenar, organización indisolublemente ligada a la historia y el presente de Cuartel V y sus habitantes. Estas conceptualizaciones permiten a estas personas analizar y clasificar obstáculos y soluciones, desde el transporte como habilitante para acceder a otros derechos, para realizar sus proyectos comunitarios. De estos conceptos emerge así una racionalidad que considera un tipo de sustentabilidad específico, para operar sobre el territorio cuya propiedad consolida y a la vez disputa cotidianamente.

BIBLIOGRAFÍA

AGOSTA, Roberto, NADAL Pedro, OLIVES, Fernando. Pobreza y transporte. Metodología para su estudio en el ámbito urbano. S/d, 2002.

BORJA, Jordi. Los nuevos derechos ciudadanos, en la página Web del Ayuntamiento de Alicante, España, <http://www.alicante-ayto.es>, (s/d)

HARVEY, David. Espacios de Esperanza. Madrid. Editorial Akal, 2003.

CEBOLLADA, Ángel. Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. En: *Documents d'anàlisi geogràfica*, N° 48, 2006 págs. 105-121.

FOUCAULT, Michel. Defender la sociedad. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2001.

GUTIÉRREZ, Andrea. Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. En Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona. 98 Vol. XIV, núm. 331 (86), 1 de agosto de 2010.

JOUFFE, Yves y LAZO, Alejandra Las prácticas cotidianas frente a los dispositivos de la movilidad. En Revista EURE, Santiago de Chile v.36 n.108. Agosto de. 2010. Disponible en <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v36n108/art02.pdf>



Provincia de Buenos Aires, Dirección General de Cultura y Educación. Diseño Curricular para la Educación Secundaria. Construcción De Ciudadanía. 1º A 3er Año. Buenos Aires, D. G. E. y C., 2007.

ZANCA, Rosana. Territorio, cotidianeidad ascendente y ordenación sustentable. Tesis de Licenciatura en Geografía Universidad Nacional de Luján. Dirección de Nélida da Costa Pereira. Inédita, 2006.

ZANCA, Rosana. Cartillas para alumnos de Construcción de Ciudadanía. Inédito, 2009.



Rosana Elisabet Zanca (soyana2003@yahoo.com.ar).

Licenciada en Geografía (Universidad Nacional de Luján). Maestranda en Economía Social por la Universidad Nacional de General Sarmiento. Docente en el Área de Teoría y Método de la Geografía en la Universidad Nacional de Luján. Auxiliar de investigación en proyectos de la División Geografía de la Universidad Nacional de Luján. Profesora de Geografía y Ciencias Sociales en escuelas secundarias bonaerenses.