



12° CONGRESO ARGENTINO DE ANTROPOLOGÍA SOCIAL

La Plata, junio y septiembre de 2021

GT24: Abordajes antropológicos sobre la ciudad y lo urbano.

Segregación sociourbana, infraestructura social e ilegalismos populares. Un análisis antropológico sobre sistemas alternativos de transporte en La Matanza

Lucas Barreto, Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas, Universidad de Buenos Aires, Instituto de Ciencias Antropológicas.

lucasebarreto@hotmail.com

Resumen

En este trabajo buscamos dar cuenta de la articulación entre hábitat y transporte durante el contexto de neoliberalismo, analizando la conformación de una urbanización popular de La Matanza, zona oeste del Gran Buenos Aires, surgida a fines de la década del noventa. Reconstruiremos las luchas vecinales para lograr mejoras barriales, así como la emergencia y consolidación de sistemas alternativos de transporte, en tanto redes de infraestructura urbana y social que se van consolidando allí. Interesa así remarcar no sólo cómo son configuradas ciertas políticas estatales en torno a la urbanización y la movilidad, sino también los modos de lucha y acción que llevan adelante los sectores populares urbanos. Los mismos, despliegan iniciativas colectivas constituidas en organizaciones y movimientos sociales, así como acciones, en ocasiones individuales, pero profundamente relacionales. En definitiva, exploramos una mirada integral del hábitat, la cual integra toda una arista de dimensiones que se ponen en juego en los procesos de urbanización. Además, reconocemos las ciudades autoconstruidas como espacios de invención y agencia.

Palabras clave: *hábitat popular; transporte; ilegalismos; autoconstrucción.*

Introducción

Una serie de estudios en ciencias sociales resaltaron cómo el neoliberalismo debe ser entendido más allá de la diagramación de programas de reestructuración económica o como modelador de órdenes político-institucionales. En este sentido, es fructífero pensar tales configuraciones en términos de racionalizaciones de gobierno y de poder (Rose, 1999), cuyas dinámicas promueven las transformaciones urbanas y generan continuas desigualdades (Harvey, 2013), enmarcan formas de producir subjetividad y conllevan, al mismo tiempo, nuevos modos de acumulación para sectores populares (Gago, 2015; Gago y Mezzadra, 2015).

Paralelamente, también resulta clave prestar atención a las maneras en que esos procesos de neoliberalización son resistidos y contestados (e incluso, aprovechados) por las poblaciones. De tal modo, las ciudades se posicionan como terreno de transformaciones y objeto de luchas sociales y políticas; allí son posibles nuevos marcos de legitimidad y usos de lo común (Susser y Tonnelat, 2013).

Durante la década del noventa en Latinoamérica, las configuraciones neoliberales han definido no solamente programas tendientes a la gestión del territorio y el acceso al hábitat, sino también las formas en que se implementaron políticas asociadas a otros aspectos de la vida social en la ciudad, como las movilidades y el transporte. Tal avance sobre elementos propios de los entornos urbanos, refuerza las afirmaciones acerca de que las ciudades se han erigido como sitios estratégicos para proyectos de reestructuración neoliberal (Theodore, Peck y Brenner, 2009).

En este trabajo buscamos dar cuenta de la articulación entre hábitat y transporte en contextos de neoliberalismo, analizando la conformación de una urbanización popular de La Matanza, zona oeste del Gran Buenos Aires, surgida a fines de la década del noventa. Además, reconstruiremos brevemente las redes de infraestructura urbana y social que se van consolidando allí, específicamente un sistema de transporte alternativo conocido como “cero cincuenta”, el cual buscó

facilitar las conexiones de los pobladores con la principal avenida de la región. A partir del caso analizado, interesa remarcar no sólo cómo son configuradas ciertas políticas estatales en torno a la urbanización y la movilidad, sino también los modos de lucha y acción que llevan adelante los sectores populares urbanos. Los mismos, despliegan iniciativas colectivas constituidas en organizaciones y movimientos sociales, así como acciones, en ocasiones individuales, pero profundamente relacionales.

El trabajo está organizado en cuatro secciones. Primero, explicitamos algunas pistas para pensar la vida urbana en contextos de reconfiguración neoliberal, atendiendo a una mirada que subraya la integralidad del hábitat y la inventiva de los sectores populares. Segundo, exploramos la producción de políticas de hábitat que siguen “paradigmas neoliberales”, analizando las condiciones de conformación de una urbanización popular. En tercer lugar, describimos una serie de transformaciones en políticas de transporte público en la RMBA¹ durante los noventa, indagando cómo las mismas trastocaron el derecho a la movilidad y la accesibilidad en la periferia urbana. Por último, reconstruimos brevemente determinadas respuestas subalternas, es decir, las luchas vecinales para lograr mejoras barriales, así como la emergencia y consolidación de sistemas alternativos de transporte.

Desplazamientos y posicionamientos teórico conceptuales

Proponemos en lo que sigue dos desplazamientos, que a la vez conllevan posicionamientos teóricos. Primero, la centralidad de atender a una mirada integral del hábitat. Sin quitarle importancia a las luchas por la provisión de tierra y vivienda adecuada, el hábitat y el habitar desbordan estos bienes urbanos. Por ello, es importante delimitar una perspectiva conjunta, la cual integre toda una arista de dimensiones que se ponen en juego al momento de pelear por la urbanización; dimensiones que, al actuar juntas, posibilitan el bienestar y buen vivir (Manzano, 2020). Un hábitat adecuado se conjuga no sólo con el acceso al suelo urbano y a la

¹ La Región Metropolitana de Buenos Aires abarca el área definida por la Ciudad de Buenos Aires y los partidos del Gran Buenos Aires (24 municipios), y otros 16 partidos de la tercera corona. Recorre una superficie de 13.285 km². Según estimaciones del INDEC, cuenta con 15.390.000 habitantes, que representan el 37% de los habitantes de la Argentina.

vivienda, sino también, por ejemplo, con las posibilidades para alcanzar estrategias de movilidad provechosas (en términos de distancias, tiempos y conexiones). Este último aspecto tiene el propósito de facilitar la reproducción de las condiciones materiales de existencia, es decir, la búsqueda de medios para “ganarse la vida” en términos de Narotzky y Besnier (2020). Y ello requiere involucrarse en maneras muy distintas de asociación y colaboración y, a la vez, entrelazar cotidianamente los barrios que habitan estos actores urbanos con otras zonas de la ciudad (Simone, 2015a).

Así, ligar servicios públicos e infraestructuras urbanas, o aspectos como las movilidades a la cuestión de la tierra y la vivienda, resulta interesante. Son justamente esos componentes, tomados integralmente, los que alientan las luchas en y por la ciudad, en términos de consolidar cotidianamente un modo “digno” de producción y reproducción de la vida, una vida que se hace de manera colectiva. Una mirada más amplia, a su vez, permite enmarcar las continuidades de proyectos políticos y, al mismo tiempo, las nuevas dinámicas o tensiones que afloran en las periferias urbanas.

Un segundo posicionamiento que este escrito propone es aportar a los estudios que analizan las transformaciones en los modos de vida en las ciudades durante el neoliberalismo. Para algunos investigadores las urbanizaciones “aceleradas” y “descontroladas” del nuevo milenio refuerzan las desigualdades, la competencia entre segmentos poblacionales tendientes a la informalidad, la explotación y la segregación y se explican por la reproducción de la pobreza, la marginalidad urbana y la desindustrialización (Davis, 2006; Wacquant, 2007).

Otros trabajos han cuestionado estos análisis catastróficos y miserabilistas sobre las ciudades, ya que, al centrarse y reducir la experiencia de los sectores populares urbanos en la pobreza, la precarización y la pasividad, logran estigmatizar y homogeneizar a grupos sociales diversos. Además, al sobredimensionar la informalidad y la marginalidad presentan escenarios marcados por la imposibilidad de identificar herramientas de organización colectiva y acción política. A su vez, terminan opacando el lugar de las ciudades autoconstruidas, las cuales deben ser

reconocidas como espacios de invención y agencia (Caldeira, 2017; Holston, 2008; Simone, 2015b).

Tomando posición en esta línea nos apoyamos en las nociones de infraestructura social y de ilegalismos populares. Con el concepto de infraestructura social recuperamos el trabajo del antropólogo africano AbdouMaliq Simone (2004). En su análisis sobre las ciudades del Sur Global, Simone dimensiona cómo las complejas combinaciones de objetos, espacios, personas y prácticas se convierten en conjunciones que asemejan a una infraestructura, “una plataforma que proporciona y reproduce la vida en la ciudad” (Simone, 2004, p. 408; traducción propia).

Si los actores urbanos en sus prácticas cotidianas se sirven de oportunidades y repertorios con los cuales desenvolverse y transitar entre diversos ordenamientos formales, informales e ilícitos, creando toda una red infraestructural de relaciones y operaciones sociales, también es cierto que abren un pasaje y crean nudos o puentes entre esos ordenamientos. Esta transitividad entre lo legal y lo extra-legal puede ser abordada bajo el concepto de ilegalismo popular. Utilizamos esta noción, siguiendo a Foucault (2015) y Daniel Hirata (2010), para referirnos a la organización o gestión diferencial de ciertas prácticas productivas para el funcionamiento social y la construcción estatal. Las mismas, aunque legalmente prohibidas por transgredir marcos normativos, son toleradas y se administran sobre núcleos de permisibilidad.

En el caso de las clases populares, las porosidades y pasajes entre tramas sociales, políticas y económicas, así como las relaciones, usos y entrecruzamientos de códigos o arreglos entre lo legal e ilegal ocurren. Al agregar lo “popular” a la noción de ilegalismo, damos cuenta de una especie de economía relacional, contorneada gracias a proyectos colectivos donde se combinan e intersectan formas singulares de movilizar dinero, conexiones y relaciones, como un modo de habitar la ciudad (Cielo, 2018).

Políticas de hábitat: despojos y segregación sociourbana

Tras la recuperación democrática y la irrupción de un conjunto de demandas colectivas en torno al hábitat –que darían inicio a las ocupaciones masivas de tierra– los gobiernos se inclinaron por la implementación de programas de radicación y

regularización dominial, así como por iniciativas focalizadas de empleo ligadas a mejoras barriales (Cravino y Vommaro, 2018). Nuevos paradigmas en torno al hábitat, elaborados por organismos multilaterales de financiación y fundamentados en estadísticas e informes, comenzaron a ser desarrollados en la región (Clichevsky, 2007). De tal manera, las políticas de suelo y vivienda para los sectores populares viraron hacia proyectos de lotes con servicio o “soluciones habitacionales”, la seguridad en la tenencia a partir de iniciativas como la regularización dominial (que otorgaba títulos de propiedad a pesar de vivir, en muchos casos, en contextos de precariedad) y al mejoramiento comunitario del hábitat. Contrariamente, fueron desalentadas las políticas públicas de vivienda.

El escenario en la segunda mitad de los años noventa se caracterizó por la expansión de escaladas conflictivas en distintas zonas del Gran Buenos Aires, en reclamo de tierra, vivienda y empleo. Por medio de piquetes, acampes alrededor de oficinas de gobierno o masivas ocupaciones de tierra, dicho marco de déficit habitacional y emergencia laboral se tornó difícil de controlar para las gestiones de gobierno, cuyo posicionamiento tendió a deslegitimar las tomas y reforzar el punitivismo².

De este modo, los sucesos mencionados mellaron en las orientaciones políticas que el gobierno bonaerense venía adoptando, direccionadas en mayor medida hacia algunos proyectos de construcción de viviendas al interior de la provincia y de mejoramiento de la infraestructura urbana en el Gran Buenos Aires. Estas iniciativas condujeron así a definir un giro en las formas de resolver la cuestión habitacional en favor de programas de hábitat popular poco efectivos y sostenidos. Como contrapartida, las políticas de vivienda social tuvieron un protagonismo marginal (Cravino, Fernández Wagner y Varela, 2002).

Entre la serie de políticas centradas en la gestión de suelos y el hábitat, se destacó en este período el Programa de “Asentamientos Planificados”³. El mismo significó la reubicación y traslado de poblaciones provenientes de distintos distritos a predios de

² En 1995 se reforma el código penal con la Ley 24.454, a partir de la cual aumentan las penas por la intrusión en propiedades y amplía la figura de la usurpación.

³ Encuadrado en el Plan de Regularización Dominial y Urbana diseñado en 1996 (decretos 2815/96 y 4686/96), buscaba promover “la regularización urbana y dominial en apoyo de sectores jurídica y económicamente desfavorecidos”.

municipios del Gran Buenos Aires, donde se desarrollarían lotes con servicios urbanos básicos. A su vez, a través de la articulación del trabajo de vecinos y vecinas desempleados/as que conformaron cooperativas de construcción de obras de infraestructura barrial, junto con técnicos y profesionales contratados por la gestión provincial, las urbanizaciones irían avanzando progresivamente.

Sin embargo, para ciertos especialistas el programa resultó un fracaso: la heterogeneidad de grupos poblacionales y las complejidades de los predios seleccionados llevaron a continuos conflictos. Algunos predios adquiridos por el gobierno provincial terminaron en ocupaciones informales que modificaron el proyecto inicial, debido a la tardanza en la entrega de lotes a adjudicatarios. También hubo complicaciones con la partida presupuestaria y la contratación de empresas constructoras encargadas de las obras de infraestructura y servicios urbanos, quedando muchos proyectos paralizados; incluso algunas finalizaciones de obra corrieron por cuenta de los propios adjudicatarios. Cabe resaltar que el desborde del proyecto estatal por las dinámicas populares de acceso al hábitat también redefinió tanto los modos de habitar allí, como las capacidades y limitaciones de las redes y equipamientos.

A su vez, para explicar en parte dichos “fracasos”, es posible prestar atención a los efectos del neoliberalismo en contextos urbanos, excediendo una cuestión ideológica o económica. Ciertos investigadores afirman que los espacios de las ciudades son sitios estratégicos para proyectos de reestructuración neoliberal (Theodore, Peck y Brenner, 2009). Dichos proyectos no sólo refieren a la introducción de programas neoliberales que se acomodan a ensamblajes político-económicos ya establecidos en cada contexto local. También actúa una “destrucción creativa” tanto de las antiguas condiciones del espacio social y urbano, como de estructuras administrativas e institucionales anteriormente edificadas.

Un primer aspecto de este urbanismo neoliberal tiene que ver con la utilización de la violencia a través del despojo territorial y los desplazamientos de poblaciones hacia espacios menos valorizados en el mercado de suelos (Harvey, 2013). El despojo y posterior relocalización profundiza la segregación sociourbana, no sólo en términos económico-residenciales, sino también situando otras dimensiones de la vida social.

En tal sentido, los procesos de segregación conllevan efectos en las prácticas cotidianas, experiencias y circulaciones, todos elementos fundamentales para la reproducción de las condiciones de existencia (Segura, 2012).

Otro aspecto del urbanismo neoliberal es la delimitación de una óptica en el que los estados nacionales se desligan de ciertas responsabilidades. Junto a este desligamiento, se desprende que, como bien lo explicita Nikolas Rose (1999), las nuevas racionalidades de modos de gobierno son apuntaladas con valores o sentidos asociados a la libertad y la centralidad del individuo como agente de progreso. En la urbanización analizada, este doble juego ocurrió a través de la transferencia de los riesgos al municipio u órganos gubernamentales sin capacidad financiera ni política para atender problemáticas tan complejas, así como en las propias organizaciones barriales. Con esto, la marcha de las políticas urbanas era sostenida sobre la participación de los sectores populares por medio de la autoconstrucción, la autourbanización y la regularización *ex post* (Cravino, Fernández Wagner y Varela, 2002).

Políticas de transporte urbano: desregulación y concentración empresarial

Así como los procesos de urbanización y las políticas de acceso al suelo urbano han atravesado diversos vaivenes relacionados a las condiciones socioeconómicas, los entramados políticos y las relaciones de fuerza, también las políticas de transporte y movilidad sufrieron transformaciones en sus modos de implementación y gestión. Desde la década del setenta, el transporte en Latinoamérica recorrió momentos de desregulación y re-regulación, etapas de gestión pública a operación e inversión privada, periodos de soluciones basadas en proyectos o de una mayor integralidad en la prestación de servicios, contextos de paradigma del transporte urbano gestionado por pequeños operadores privados atomizados a otro basado en operaciones de gestión pública-estatal y una última propuesta transnacional centrada en la movilidad y la accesibilidad mediante infraestructuras innovadoras como las tecnologías BRT (Bus Rapid Transit)⁴.

⁴ Como modalidad operativa de transporte urbano, esta tecnología está conformada generalmente por un sistema de corredores troncales, cuyo objetivo es aumentar la velocidad y reducir el tiempo de viaje a partir de la concentración espacial de los servicios sobre carriles exclusivos y paradas especiales.

La avanzada neoliberal a partir de los años setenta trajo aparejada una serie de nuevas condiciones de operabilidad. Desde entonces, el sistema de transporte público ha sufrido de baja inversión, deficiente planificación y mal manejo (Pizarro, 2013). Como resultado, la informalización del sector, la generación de externalidades (ruido, emisiones de gas, accidentes, congestión, uso de recursos no renovables) y la ineficiencia en el diseño de la red de movilidad interurbana aparecen como factores constitutivos.

Con respecto a la Región Metropolitana de Buenos Aires, durante principios de los noventa aparece un modo de gestión que presenta algunos patrones de diferenciación con otros casos latinoamericanos. Si durante épocas anteriores el transporte público osciló entre gestión pública y privada de los servicios urbanos, en las últimas décadas la estructura empresarial avanza hacia la concentración, en consonancia con una regulación estatal tenue en términos de inversión, organización y fijación tarifaria. De acuerdo con Andrea Gutiérrez (2015), es posible deducir una gestión del transporte público con resultados “exitosos” en cuanto al logro de la sustentabilidad empresarial y “frustrados” en términos del alcance de la sustentabilidad social y territorial de los servicios de transporte colectivo. Esto responde a diversos aspectos.

Por un lado, en cuanto a lo territorial se observa un crecimiento demográfico y una expansión de la población hacia la periferia. Dicho crecimiento es acompañado en menor medida por la red de transporte público⁵. Por otra parte, las reformas estatales en la década del noventa confluyeron en la concesión de trenes y el metro a operadores privados y en un conjunto de cambios dentro de las reglamentaciones con efectos sobre la estructura empresarial del transporte público. El resultado fue la desaparición de empresas pequeñas, el surgimiento y expansión de capitales multimodales y la progresiva concentración empresarial, reforzando la hegemonía en la operación del servicio sobre pocas manos (Gutiérrez, 2018). Esta concentración asumió diversas formas operatorias, tales como fusiones, absorciones y transferencias que eran avaladas, más allá de su irregularidad (Figuroa, 2001).

⁵ Las coronas 1 y 2 concentran 68% de la población y también 85% de la red de autotransporte. Sin embargo, la explosión de crecimiento poblacional se da con mayor fuerza en la corona 3 (53% con respecto a 1991-2010), y es en este sector donde encontramos un “vacío de servicio” (Gutiérrez, 2015, p. 326).

El aumento en el tamaño de las empresas de transporte, lejos de suponer un crecimiento en la red de transporte público, constituye una situación compleja por la posición dominante de las mismas. La monopolización de grandes porcentajes del mercado por parte de grupos empresarios terminó afectando la aplicación y distribución de subsidios, así como el cálculo sobre costos y tarifas. También existen barreras de entradas que impiden el ingreso de nuevos operadores, las cuales son generadas por las propias características del sistema de licitaciones. El estado de situación en el mercado del transporte urbano se renueva indefinidamente, reforzando un mercado oligopólico, en donde no hay interés por expandir los servicios hacia zonas de menor rentabilidad (Gutiérrez, 2015).

Asistimos, entonces, a una distribución desigual de la población (que crece de manera dinámica y se asienta en mayor medida en la periferia, donde los suelos tienen menor valor) y la red de transporte público en el territorio, donde esta última no se expande ni se modifica, sino que disminuye no sólo en extensión sino también en calidad y frecuencia, a pesar de incrementos en subsidios, tarifas y rentabilidad.

El caso del Municipio de La Matanza es paradigmático, a pesar de ceñirse al derrotero de las políticas de transporte tendientes a la concentración empresarial. Debido a una planificación territorial y urbana deficiente a medida que nos alejamos de las localidades más próximas a CABA, la accesibilidad se constituyó en un aspecto complejo de resolver para las gestiones municipales. A nivel distrital, se manifiesta un fuerte déficit en materia de transporte urbano en comparación a otras zonas del Gran Buenos Aires (Gutiérrez y Kralich, 2017). Más allá de los servicios troncales que recorren la Ruta Nacional N°3⁶, hoy centralizados gracias a la construcción del “Metrobús de La Matanza” (inaugurado en 2017), las conexiones al interior de los barrios por medio de ramales del transporte público es pésima o en algunos casos nula. Baja frecuencia de unidades que llevan a acrecentar el tiempo de espera, y por ende el tiempo de viaje; también la escasez de empresas que realizan recorridos hacia la Ciudad de Buenos Aires, por lo que las personas deben hacer transbordos y los gastos en desplazamientos terminan siendo considerables.

⁶ Esta ruta recorre 33 km a lo largo del Partido de La Matanza y puede considerarse como la principal arteria de la región, ya que permite unir distintas localidades y conectar las mismas con la Ciudad de Buenos Aires.

Si el barrio no cuenta con una línea que circule por sus manzanas, las personas tienen que caminar grandes distancias hacia las paradas de colectivos.

En pleno auge del neoliberalismo, y como un modo de trastocar estas condiciones restrictivas en la movilidad y los modos de acceder a la ciudad, los grupos sociales situados en las periferias generaron distintas respuestas.

Luchas por mejoras barriales e implementación de transportes alternativos

Como vimos, los procesos de acumulación de capital y formas de neoliberalización en los entornos urbanos tendieron no solo a una gestión del territorio expulsiva hacia la periferia (en regiones sin adecuada infraestructura urbana) y a la protección de suelos altamente valorizados. También, se tendió a una progresiva desregulación de los servicios de transporte, algo que benefició la concentración empresarial. Este encuadre de políticas del hábitat y del transporte produjo un conjunto de efectos duraderos en los modos de vida y el transcurrir en la ciudad.

Retomando nuestro análisis de caso, el Asentamiento Planificado proyectado en La Matanza a mediados de 1997 fue construido en un territorio complejo por sus configuraciones: una zona periurbana donde arroyos y cursos de agua desbordan durante épocas de lluvia y producen graves inundaciones, proximidad con rellenos sanitarios, lejanía con respecto a ciudades más consolidadas y considerable distancia de kilómetros hasta la principal vía de circulación del transporte urbano.

A una errática planificación urbana y territorial, se agregó un contexto de precarización social y económica. Asimismo, el proyecto no incluyó entre sus componentes los desplazamientos y la movilidad cotidiana de los pobladores, pues la extensión de servicios públicos de transporte o la creación de nuevos ramales no estuvo en agenda. Los habitantes del asentamiento planificado debieron recorrer grandes distancias para acceder a centros de salud e instituciones educativas, realizar trámites en dependencias gubernamentales o ir a sus lugares de trabajo. La ausencia de servicios de transporte de ómnibus, implicaba que las opciones para desplazarse eran la contratación de remises (utilizado por varias personas para compartir gastos), la circulación a partir del uso de bicicletas o motocicletas, o la práctica pedestre.

Como mencionamos más arriba, las luchas urbanas no atañen solo a la cuestión residencial y el acceso a la tierra y vivienda, siendo necesaria una visión integral del hábitat (Manzano, 2020). En tal sentido, al reconstruir las narrativas de referentes y habitantes de asentamientos y barrios populares aparece la producción (o apropiación) de lenguajes políticos y de derecho con los cuales realizaron demandas por la regularización dominial y la construcción de infraestructuras urbanas y servicios públicos, y a la vez por el “derecho a la movilidad”. En distintas entrevistas expresaron con orgullo anécdotas sobre las “peleas” llevadas adelante “por la escuela”, por la sala de salud barrial y por otras tantas mejoras “que no cualquier barrio tiene”, a través de cortes de ruta, firmando petitorios o movilizándose hacia la municipalidad para negociar y acordar medidas con funcionarios de gobierno. A la vez, destacan entre esas memorias las luchas por “el colectivo y el asfalto”. Esto demuestra que en las iniciativas colectivas, donde se despliega la acción política, también tuvieron un lugar de importancia los itinerarios de desplazamiento de los habitantes y su derecho a conectar diversos puntos de la ciudad.

Otros puntos de respuestas subalternas a políticas neoliberales tienen que ver con las formas de movilidad urbana, pero esta vez desde proyectos no estatales y a menudo individuales, que implicaron modos de colaboración. Frente al bajo nivel de inversión y la pobre calidad de la red de servicios de transporte, durante finales de la década del noventa tuvo lugar la creatividad de algunos pequeños “empresarios” locales, junto a la iniciativa de pobladores con vehículo propio, prestado o rentado. Observaron una actividad localmente provechosa y potencialmente rentable para la generación de ingresos económicos en un contexto de crisis socioeconómica y desempleo. Estos sistemas alternativos de transporte –llamados “cero cincuenta” por ser cincuenta centavos el valor de su tarifa inicial– son remises compartidos que facilitan la movilidad y accesibilidad desde y hacia los barrios en diversos puntos de La Matanza. Así, fue posible evitar un amplio tiempo de demora y espera de las líneas de ómnibus (con frecuencias de circulación aletargadas e ineficientes) y largas caminatas hacia la principal vía de acceso. Por lo general son vehículos con 20 o más años de antigüedad, sin póliza de seguro ni identificación de los conductores. Algunos circulan en malas condiciones y sin mantenimiento adecuado.

Es interesante resaltar cómo el sistema de transporte alternativo es construido sobre una serie de vinculaciones con agentes y agencias estatales y no estatales, en donde se difuminan las distinciones entre lo formal y lo informal. En tal sentido, además de la circulación de mercancías y personas, se articulan prácticas asociadas a redes de ilegalismos. De acuerdo a comentarios de vecinos de los asentamientos y barrios populares que se ubican como escenario de las operaciones de este (y otros) mercados en expansión, muchos automóviles no poseen sus “papeles en orden”: algunos son robados y ensamblados a partir de autopartes provenientes de los mercados negros automotores, o incluso poseen las documentaciones alteradas. Asimismo, en su trama opaca se entrecruzan y confrontan intereses provenientes de barras bravas de fútbol y agentes de tránsito o incluso fuerzas de seguridad; actores relevantes en este juego de poder por el control de la recaudación, el ingreso de vehículos, la definición de rutas para transitar y de paradas habilitadas, la asociación con otras formas informales de transporte (las “combis” o charters populares que se dirigen hacia CABA), los términos de negociación con agentes y agencias privadas y estatales, entre otros aspectos, tornándose componentes clave en el funcionamiento. También los pobladores conjugan sus propios intereses, ya que ven en los remises compartidos una opción de movilidad ante la ausencia o ineficiencia de las redes formales de transporte urbano. Estos últimos también conciben al sistema alternativo de transporte como un espacio sumamente favorable para obtener un rédito económico (al rentar un automóvil y compartir gastos y ganancias con otra persona).

Entonces, la constitución de estrategias de los propios actores urbanos (pobladores, pequeños emprendedores y agentes estatales), quienes se consolidan progresivamente en redes de vínculos y funcionamiento, con técnicas y lógicas propias, innovadoras y a su vez paradójicas (por sus solapamientos y conflictos con órdenes estatales y no estatales), configuró y configura una vigorosa infraestructura social. Así, en respuesta a inestabilidades o deficiencias de las redes de servicios urbanos formales, las prácticas colaborativas son desenvueltas a partir de la capacidad de los actores y grupos sociales para circular por una trama amplia de

posiciones espaciales, residenciales, económicas y transaccionales propia de los entornos urbanos (Simone, 2004).

Podemos ver, a través de estos ilegalismos populares (Hirata, 2010), cómo, dentro de ensamblajes articulados con lo permitido y lo prohibido, se crean pasajes y oportunidades que posibilitan a los grupos de los llamados márgenes urbanos formar parte en la construcción del Estado y la consolidación del poder gubernamental como gobierno de la vida (urbana). Incluso desbordan lo estatal, anudándose en otros procesos que tienen efectos en la producción y reproducción de la ciudad.

En un territorio amplio como el Gran Buenos Aires, y específicamente La Matanza, y compartiendo las conclusiones de otros aportes a la teoría urbana centrados en el Sur Global, los límites de lo formal e informal no son tan claros y evidentemente se contaminan, articulan y complementan, además de producir nuevas condiciones de posibilidad para la acumulación, la reproducción y la circulación en la ciudad (Gago, 2015; Simone, 2015b).

Conclusiones

A lo largo del trabajo, abordamos la articulación entre políticas urbanas y políticas de transporte en la década del noventa. Así, en contrapartida, vimos cómo estas configuraciones neoliberales son contestadas tanto por la movilización colectiva y la acción política de poblaciones afectadas, como por la irrupción creativa de nuevas formas de interacción social y urbana, mixturando órdenes formales, informales e ilícitos.

Junto a esta atención en los procesos de neoliberalización de las ciudades, buscamos reflexionar sobre las múltiples, contradictorias y a menudo precarias maneras en que las poblaciones subalternas responden a estos encuadres del capitalismo contemporáneo en sus luchas por acceder al hábitat y la vivienda, pero también en las maneras en que dan forma a la vida urbana. Elaborando tácticas cotidianas, ensambladas en la conjunción entre lógicas formales e informales, adquiriendo y resignificando lenguajes estatales y jurídicos, sirviéndose de normas basadas en usos y costumbres, redefiniendo marcos de relación y confrontación con agencias estatales, “enredándose” con diversos grupos y actores sociales (Caldeira,

2017; Simone, 2015a, 2015b). Las opciones, capacidades y estrategias que los actores sociales ponen en funcionamiento mediante acciones cotidianas buscan posicionar el hábitat dentro de una visión de integralidad, donde incluso el “derecho a la movilidad” también sea energizante para el acceso a los demás derechos urbanos, habilitando así nuevos sentidos sobre el bienestar y el buen vivir.

Referencias bibliográficas

- Caldeira, T. (2017). Peripheral urbanization: Autoconstruction, transversal logics and politics in cities of the global south. *EPD Society and Space*, 35(1), 3-20.
- Cielo, C. (2018). La productividad de la contingencia en economías populares del sur global. Diálogo con AbdouMaliq Simone. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 62, 153-164. <http://dx.doi.org/10.17141/iconos.62.2018.3491>
- Clichevsky, N. (2007). Informalidad y regularización del suelo urbano en América Latina. Algunas reflexiones. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 9(2), 55-71.
- Cravino, M.C.; Fernandez Wagner, R. y Varela, O. (2002). Notas sobre la política habitacional en el Área Metropolitana de Buenos Aires en los años 90. En Andrenacci, L. (org.) *Cuestión social y política social en el Gran Buenos Aires*. Buenos Aires: Ediciones Al Margen/UNGS.
- Cravino, M.C. y Vommaro, P. (2018). Asentamientos en el sur de la periferia de Buenos Aires: orígenes, entramados organizativos y políticas de hábitat. *Revista Población & Sociedad*, 25(2), 1-27.
- Davis, M. (2006). *Planeta de ciudades miserias*. Madrid: Akal.
- Figuerola, O. (2001). Las empresas de transporte urbano colectivo. Experiencias latinoamericanas. *Reestructuración del esquema empresarial de Transporte público urbano en Colombia*, Informe 2.
- Foucault, M. (2015) *Vigilar y castigar. Nacimiento de la prisión*. Buenos Aires: Siglo Veintiuno.
- Gago, V. (2015). *La razón neoliberal. Economías barrocas y pragmática popular*. Buenos Aires: Tinta Limón/Traficantes de Sueños.

- Gago, V.; Mezzadra, S. (2015). Para una crítica de las operaciones extractivas del capital. Patrón de acumulación y luchas sociales en el tiempo de la financiarización. *Nueva Sociedad*, n. 255.
- Gutierrez, A. (2018). Urban transport networks: territories of the capital and BRT systems. A look on La Matanza, Metropolitan Buenos Aires. En: *Global Conference on Economic Geography*, University of Cologne, Alemania, Julio de 2018.
- Gutiérrez, A. (2015). La gestión del transporte metropolitano en Buenos Aires: desafíos para una agenda sobre movilidad urbana. En: Pírez, P. y M. Schteingart (coord.) *Dos grandes metrópolis latinoamericanas: Ciudad de México y Buenos Aires. Una perspectiva comparativa*. México: El Colegio de México.
- Gutiérrez, A.; Kralich, S. (2017). *La movilidad en el Municipio de La Matanza. Estudios de caso en barrios con déficit de transporte público*. Buenos Aires: Café de las Ciudades.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.
- Hirata, D. (2010) *Sobreviver na adversidade: mercados e formas de vida*. (Tesis de doctorado. Programa de posgraduación en sociología. Universidad de San Pablo).
- Holston, J. (2008). *Insurgent citizenship. Disjunctions of Democracy and Modernity in Brazil*. Princeton: Princeton University Press.
- Manzano, V. (2020). Derechos y subjetividades en la producción colectiva del Gran Buenos Aires: sobre la política de la vida (digna). *Journal de Comunicación Social*, 10, 13-47.
- Narotzky, S. y Besnier, N. (2020). Crisis, valor y esperanza: repensar la economía. *Cuadernos de Antropología Social*, 51, 23-48. DOI: 10.34096/cas.i51.8236
- Pizarro, A. (2013). Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual. *Boletín FAL*, 323(7), CEPAL, Naciones Unidas, Santiago de Chile.
- Rose, N. (1999). *Powers of freedom. Reframing political thought*. Cambridge: Cambridge University Press.

- Simone, A. (2015a). Reconfigurando las ciudades africanas. *Íconos. Revista de ciencias sociales*, 51, 131-156. <http://dx.doi.org/10.17141/iconos.51.2015.1512>
- Simone, A. (2015b). The Urban Poor and Their Ambivalent Exceptionalities. Some Notes from Jakarta. *Current Anthropology*, 56(11), 15-23.
- Simone, A. (2004). People as Infrastructure: Intersecting Fragments in Johannesburg. *Public Culture*, 16(3), 407-419.
- Susser, I. y Tonnelat, S. (2013). Transformative cities: The three urban commons. *Focaal. Journal of Global and Historical Anthropology*, 66, 105–121.
- Theodore, N.; Peck, J. y Brenner, N. (2009). Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas sociales*, 66, 1-11.
- Wacquant, L. (2007). *Los condenados de la ciudad. Gueto, periferias y Estado*. Buenos Aires: Siglo XXI Editores.