

## MEDIOS DE TRANSPORTE Y ACCESO ESPACIAL EN SAN CARLOS DE BARILOCHE: ASIMETRÍAS URBANAS EN CLAVE MÓVIL

Víctor Damián Medina<sup>1</sup>

### *Resumen*

Los entornos naturales comportan una incidencia no menor en la localización territorial de los asentamientos humanos condicionando el crecimiento urbano en las ciudades. La apropiación del suelo y las ventajas diferenciales que puede ofrecer el paisaje natural también retraducen la desigualdad social en los espacios urbanos, particularmente en aquellas ciudades que cuentan con propiedades ambientales altamente valoradas. Considerando el destino turístico de San Carlos de Bariloche, la intención de este artículo es observar como la desigualdad se hace presente en las movilidades urbanas. Para ello se hará foco en las condiciones de viaje que ofrecen el automóvil y el colectivo como medios de traslado distintivos de la capacidad de acceso espacial de sus usuarios. Particularmente, se tomará en cuenta como estos medios de transportes, en tanto dispositivos de movilidad, pueden afectar el uso del tiempo libre y la experimentación de los principales atractivos naturales de la ciudad.

**Palabras clave:** movilidad urbana - accesibilidad espacial – desigualdad - ciudades turísticas - espacios naturales

### *Abstract*

Natural environments involve a significant impact on the territorial location of human settlements conditioning urban growth in cities. The appropriation of land and the differential advantages that can offer the natural landscape also express social inequality in urban spaces,

---

<sup>1</sup> Licenciado en Sociología (Universidad de Buenos Aires). Magister en Ciencias Sociales y Humanidades, mención en política y gestión pública (Universidad Nacional de Quilmes). Doctor en Ciencias Sociales (Universidad de Buenos Aires) Becario posdoctoral Conicet-Cietes-UNRN. San Carlos de Bariloche, Río Negro, Argentina. Tema de interés: desigualdades espaciales en ciudades turísticas, crecimiento urbano, rentas de suelo urbano, políticas públicas urbanas, migraciones de amenidad.

CONICET-CIETES/Universidad Nacional de Río Negro - Correo electrónico: damianvictor@yahoo.com.ar

particularly in those cities that have highly valued environmental properties. Considering the case of San Carlos de Bariloche, a tourist city, the intention of this article is to see how inequality is evident in urban mobility. This will be focus on the travel conditions that offer car and bus as means of transport badges of spatial accessibility of its users. In particular, it will analyze how these means of transport, as mobility devices, can affect the use of leisure time and experimentation of the main natural attractions.

**Keywords:** urban mobility - spatial accessibility – inequality - tourist cities - natural spaces

## Introducción

La ciudad andina de San Carlos de Bariloche, en la Patagonia norte argentina, es un destino turístico de montaña que cuenta con el privilegio paisajístico de ubicarse en una región cubierta de entornos lacustres y forestales. El bosque autóctono y los lagos que la circundan constituyeron los cimientos naturales que históricamente la catapultaron como centro de recreación turística.

Las bondades que la naturaleza tan generosamente dispersó sobre el territorio propiciaron, sin embargo, que no fueran pocos los interesados en hacerse de estas ventajas de localización, condicionando de este modo el crecimiento urbano desde lugares muy distantes a la localidad andina. Esto alcanza a comprenderse si se considera que la ciudad formaba parte de los límites jurisdiccionales de los antiguos territorios nacionales, creados en la Patagonia luego de la llamada campaña del desierto. Subsumida a la órbita de competencia del gobierno federal, la ubicación de Bariloche en un Parque Nacional comportó un factor de peso en su conversión turística y, asociado a ello, en el crecimiento posterior de los márgenes territoriales de la ciudad. Pero también, una vez definidos los límites provinciales -y con ello también una supuesta mayor autonomía en las decisiones de gobierno-, la localidad siguió atravesada por intereses supralocales que condicionaron y orientaron su crecimiento urbano. El excepcional ambiente natural de la región no solo consolidó al turismo como actividad predominante, sino que también dinamizó las transacciones inmobiliarias que traspasaron sus fronteras haciendo del suelo un objeto de apropiación especulativa. De hecho, no puede comprenderse su extensión, de aproximadamente 45 kilómetros sobre la costa del Lago Nahuel Huapi, si no se toma en cuenta la incidencia del medio natural en las lógicas de ocupación territorial.

Más el crecimiento urbano y la conformación de su ejido actual también convidan a pensar en las movilidades urbanas como factores de peso en la estructuración territorial de la ciudad. La cobertura de estas extensas distancias no hubiera podido sostenerse sin los modernos medios de transporte que agilizaron, sobre todo, los recorridos de mayor atractivo turístico.

A su vez, el contacto sostenido con la naturaleza bella y pródiga de Bariloche envuelve diferentes experiencias de viaje que habilitan en el discurrir diario distintas formas posibles de acceso a ella. Medios de transporte modernos como el automóvil y el colectivo no comportan meramente dos medios de traslados posibles y alternativos, sino también dos formas cotidianas de movilidad que predisponen un contacto diferencial de sus usuarios con los atractivos turísticos de la ciudad.

### **La expansión urbana de un destino turístico**

Parques Nacionales se constituyó en el principal artífice del perfil turístico de una ciudad que se encontraba, al igual que otras regiones recientemente anexadas, entre los planes de nacionalización del Estado argentino. Existía en principio una intención geopolítica de ocupar los territorios nacionales creados con el firme interés de consolidar los límites fronterizos trazados con Chile.

Aunque algunas visitas aisladas y la infraestructura necesaria para recibir las existían ya a comienzos de siglo, fue desde la gestión de gobierno de Parques Nacionales que el Estado nacional tomó parte activa en la transformación de la región de los bosques y lagos andinos en una plaza turística. En esta dirección, la principal actividad económica de la ciudad comenzaría a fraguarse a partir de 1934 cuando en simultáneo a la llegada del ferrocarril se crea la dirección de Parques Nacionales y lo que entonces era el Parque Nacional del Sur cambia de denominación y se transforma en el Parque Nacional Nahuel Huapi. A partir de ese momento, se realizarían una serie de inversiones en infraestructura en el casco urbano de la ciudad y sus áreas lindantes -verbigracia, el centro cívico y la catedral-, entre otras obras de arquitectura, tendientes a fijar los cimientos que sostendrían su promoción como sitio de ocio y disfrute. Asimismo, también se iniciaría la expansión hacia el oeste “transfiriendo a particulares la continuación de la zona urbana en esa dirección” (Abaleron, 1992, p. 14) con la autorización de una seguidilla de fraccionamientos que ya hacia la década de 1940 alcanzaban el área de lo que hoy se conoce como Villa Llao-Llao.

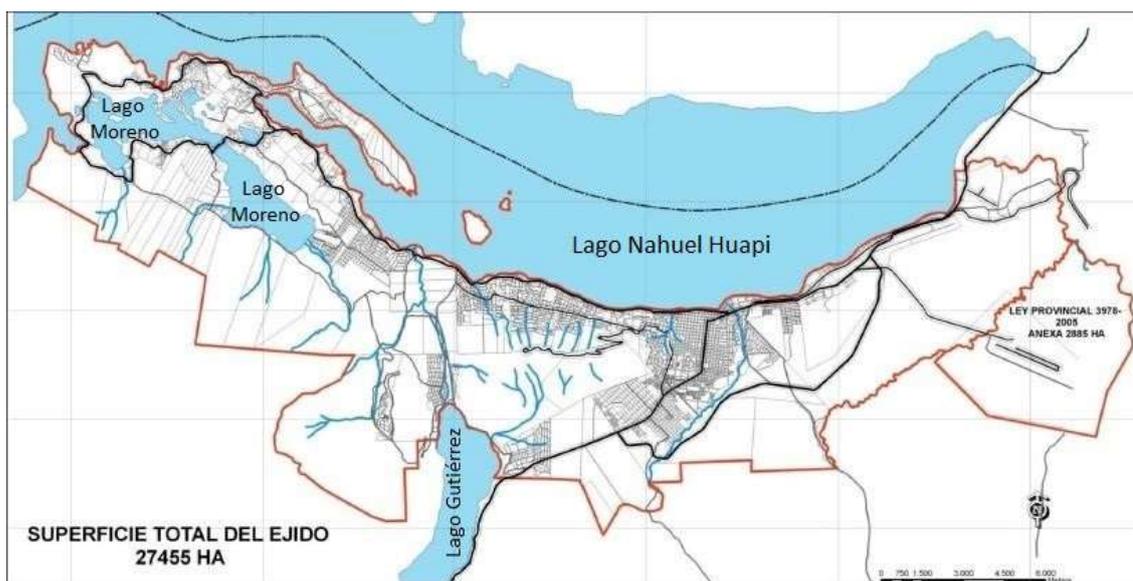
La necesidad de ocupar y nacionalizar un área recientemente incorporada al territorio nacional permite explicar por qué el Estado permitió la subdivisión de gran parte de las hectáreas del

Parque que luego, con la extensión de su jurisdicción, pasarían a formar parte del ejido de San Carlos de Bariloche. Pero simultáneamente también aparecieron otros intereses que a mediados del siglo pasado contribuyeron a definir la orientación espacial de estos fraccionamientos condicionando las posibilidades futuras de planeamiento urbano.

No fue una circunstancia casual que los primeros fraccionamientos se realizaran al oeste del casco céntrico, en los entornos ambientales más atractivos y de recreación paisajística. Si bien los intereses involucrados en estos fraccionamientos comenzaron a tomar forma bajo la gestión de Parques nacionales, luego de la provincialización de Río Negro en 1955 los loteos siguieron marcando esta tendencia. Hasta comienzos de la década de 1980, la mayoría de ellos se localizaban al oeste y, preferentemente, sobre las costas de los lagos, conllevando en conjunto un modo desorganizado de subdividir la tierra y falta de toda previsión. Puesto que los terrenos se subdividían sin ningún tipo de control o criterio que sostuviera alguna clase de planificación, tampoco era exigible la dotación de los servicios básicos necesarios: se loteaba sin equipamiento urbano, sin infraestructuras de servicios y tampoco eran exigidos espacios verdes ni reservas fiscales. Asimismo, como muchos de sus adquirientes eran personas que no vivían en Bariloche, y seguían un criterio de apropiación del suelo enteramente especulativo, no terminaban nunca de construir sus viviendas, lo cual derivaba en un sinnúmero de terrenos vacíos y despoblados (Méndez e Iwanow, 2001, p. 187).

La expansión urbana en San Carlos de Bariloche obedeció a un tipo de urbanización difusa o *sprawl* (Borja, 2007): tendió a crecer de manera disgregada, poco compacta y propendiendo a la suburbanización. En un ejido territorial de aproximadamente 27000 hectáreas -semejante al tamaño de la ciudad de Buenos Aires- se fue fundiendo al paisaje la existencia fragmentaria de infraestructuras y equipamiento urbano en los distintos barrios de la localidad andina, a los que además se fueron agregando servicios públicos deficitarios que, como la recolección de la basura, muchas veces no lograban llegar a todos ellos (FIGURA 1).

Figura 1. Ejido de San Carlos de Bariloche.



Fuente: Municipalidad de San Carlos de Bariloche

Estos aspectos característicos de la ciudad deben ser atendidos en relación a los factores que pudieron haber incidido en la cristalización de estas tendencias de crecimiento. El deseo de vivir en estos entornos naturales puede vincularse a las particularidades que adquieren determinados mercados inmobiliarios en los que además de la demanda local toman parte no solo los que ocasionalmente visitan la ciudad y cuentan con el privilegio de acceder a segundas residencias, el llamado turismo residenciado (Grippio y Visciarelli, 2007), sino también aquellos que habiendo sido turistas deciden asentarse definitivamente en el lugar por la calidad natural y la tranquilidad que les puede ofrecer el ambiente. Las migraciones de amenidad, o *amenity migration* (Moss, 2006) definen estas tendencias: permiten comprender el crecimiento poblacional en entornos naturales privilegiados que por su notoria presencia ambiental y paisajística deciden el traslado, temporario o permanente, de muchas personas que terminan participando en la dinámica inmobiliaria transformando al suelo local en un valor muy preciado. María José Prados Velasco (2006, 2010 y 2011) señala con mayor especificidad este proceso al hacer uso del término naturbanización para caracterizar el efecto y la interacción que produce el crecimiento urbano en espacios naturales circundantes a Parques Nacionales. Refiere como indicadores del fenómeno un elevado crecimiento demográfico, como consecuencia de un aumento significativo de la población migrante, y un entorno medioambiental y paisajístico reconocido socialmente en el territorio (Prados Velasco y Ramos, 2010).

Estos fenómenos vinculados a las movilidades poblacionales que origina la actividad turística refieren a procesos singulares de crecimiento y expansión del ejido urbano que pueden revelar

algunas de las características morfológicas del entramado espacial señaladas en San Carlos de Bariloche. En esta dirección, es dable pensar que el proceso de urbanización no fue ajeno a este fenómeno y, particularmente, al consumo de sus espacios naturales, puesto que la opacidad transitiva entre el espacio urbano y su espacio natural, en tanto objeto de valor en sí mismo, es una de las características distintivas del entramado espacial de la ciudad.

Existen diversos libros y artículos locales que dan cuenta del proceso migratorio y su importancia en el crecimiento demográfico de esta localidad andina (Abaleron, 1992; Kropff, 2002; Matossian, 2008 y Méndez, 2010). Según el periodo histórico estudiado, algunos destacan el componente migratorio de origen europeo y chileno de comienzos del siglo XX; otros recalcan, en cambio, procesos más recientes que refieren a la llegada de migrantes que provienen de la línea sur de Río Negro, o de Buenos Aires y otros importantes centros urbanos del país, que llegaron en búsqueda de nuevas oportunidades laborales. Avalando esto, el censo de 1980 registraba, por ejemplo, que la mitad de la población local había nacido en otra provincia o en algún país extranjero (Acevedo y Del Popolo, 1994). Tomando en cuenta que la información censal no diferenciaba entre los co-provinciales nacidos fuera de San Carlos de Bariloche, puede especularse que la proporción de migrantes era aún mayor. Señalando solamente el caso de los nacidos fuera del país (migrantes externos procedentes de países limítrofes u otros), la ciudad rionegrina superaba el promedio nacional: poco menos del 18% de su población era extranjera, contra el 7% que representaba la media en todo el país (Acevedo y Del Popolo, 1994, p. 14).

Las corrientes migratorias pueden asociarse entonces a los efectos secundarios del turismo descriptos, permitiendo explicar no solo las características en gran parte “externas” del mercado inmobiliario local, sino también las motivaciones que signaron –históricamente- el consumo paisajístico de la región y las preferencias residenciales de muchas personas que se localizaron en los entornos naturales diferenciales de la ciudad.

### **Entorno natural y movilidades urbanas locales**

Si Wolfgang Schivelbusch (1986) puntualiza la relevancia que tuvo el ferrocarril como el transporte moderno que trastocó las formas de percibir el espacio y el tiempo a partir del acceso generalizado que supuso su uso para muchas personas, no fue menor el invento del automóvil para expandir, bajo nuevas formas, esta experiencia. La mecanización que lograron los medios de transporte por medio de los avances técnicos se tradujeron no sólo en cambios en los modos de viajar, en la velocidad de los traslados a sitios otrora lejanos, sino que también dejaron su

sello en la socialización de las personas, esto es, en la formación de subjetividades de género, de familia, de lazos sociales<sup>2</sup> (Sheller y Urry, 2006).

La generalización del uso del automóvil en San Carlos de Bariloche, pero también del transporte público colectivo y las motocicletas -entre los sectores populares, principalmente- repercutió no sólo en el crecimiento urbano de esta ciudad sino también en su sostenimiento, en el quehacer cotidiano de sus habitantes. Largas distancias de los suburbios al centro, medidas en inacabables decenas de kilómetros, fueron poco a poco reducidas a traslados diarios de no más de media hora de duración. Pero también esta reducción temporal de las distancias espaciales, junto a la extensión de la ciudad, fue clave en la suburbanización y separación de los distintos espacios urbanos. Así como de acuerdo a Joel Wolfe (2010) la masificación del uso del automóvil y la industria automotriz contribuyeron a la unidad nacional de todo el territorio brasileño -que hasta mediados del siglo XX descansaba solo en la cercanía de sus ciudades costeras-, la masificación de los transportes modernos en Bariloche, principalmente el automóvil, propició, junto al distanciamiento social, un cada vez mayor y pronunciado alejamiento físico del casco céntrico hacia los suburbios.

Dos fueron los espacios urbanos que paradigmáticamente comenzaron a expresar las diferencias sociales existentes y, con ello, la localización de los distintos grupos sociales en la ciudad. Por un lado, los sectores de medianos y altos recursos que se concentraron a lo largo de la parte oeste de la ciudad, sobre la costa del Lago Nahuel Huapi en los llamados “kilómetros”<sup>3</sup>, donde los paisajes son más vistosos y la abundancia del bosque cordillerano es mayor. Por otro lado, los sectores populares que, con la masificación y generalización del uso del transporte público, se fueron trasladando progresivamente hacia las áreas topográficamente más elevadas hacia el sur de la ciudad, donde los inviernos son más crudos y el viento y las nevadas son más intensas<sup>4</sup>. Los barrios “del alto”<sup>5</sup> se constituyeron como tales en función de la necesidad creciente de la población de acceder a suelo urbano barato. Pero la extensión de los límites urbanos que esto supuso no hubiera podido concretarse sin la cobertura territorial de las nuevas líneas de colectivos que acompañaron el proceso.

---

<sup>2</sup> Así, por ejemplo, la masculinidad no solo se asocia al auto que se maneja, sino también a cómo se lo maneja y al saber experto que mínimamente debe ostentarse para ser un hombre.

<sup>3</sup> En el habla cotidiana de cualquier barilochense se nombra “los kilómetros” a la parte de la ciudad que, partiendo del casco céntrico, se extiende 30 kilómetros –aproximadamente- hacia el oeste.

<sup>4</sup> De hecho, en el imaginario colectivo no son poco habituales las representaciones de dos ciudades contrapuestas: la ciudad turística, que es experimentada por los visitantes, y la ciudad de los barrios del alto, aquella que, oculta por el relieve del suelo, invisibiliza a su vez a la pobreza.

<sup>5</sup> Llamados así por situarse en una zona de mayor relieve físico.

Estas distancias espaciales terminaron, en definitiva, retraduciendo las desigualdades sociales en el espacio físico (Bourdieu, 2002), pero también evidenciaron el progresivo avance técnico de los medios de transporte y el cambio cualitativo que supuso para la movilidad de la población local. Los contrastes socio espaciales que caracterizan a la ciudad no pudieron haberse materializado plenamente en la extensión de las distancias físicas si no fuera por la existencia de los modernos medios de transporte y la movilidad cotidiana de sus habitantes. El impacto territorial que ha tenido en Bariloche el acceso generalizado al automóvil se tradujo en el sostenimiento de su trama urbana, siendo vital el desplazamiento que permite tanto para los que viven en el centro y los kilómetros como, en menor medida, para los que viven en los barrios del alto. Para muchos de estos pobladores, en cambio, el transporte público de pasajeros –el colectivo- se convirtió en la opción de traslado más asequible, que –asimismo- también contribuyó a consolidar la trama mencionada (algunas líneas de colectivo atraviesan total o parcialmente el oeste -los kilómetros-, la parte más extendida de la ciudad, pero también muchos de los barrios más alejados al sur y sudoeste de la ciudad, en el alto barilochense). Además, más allá de las condiciones socio económicas de los habitantes de estos barrios que restringen sus opciones de transporte, deben advertirse otras particularidades físicas, como el estado de la infraestructura vial en todo el alto que, de manera más acentuada que en otras zonas de la ciudad, desembocan en contratiempos eventuales condicionando, junto al clima, la rutina de los viajes cotidianos.

Ahora bien, teniendo en cuenta esta participación general en la configuración del espacio y los contrastes sociales mencionados, ¿cuáles son las diferencias que presentan estas dos experiencias de viaje en relación a los vínculos que los pasajeros pueden establecer con determinados lugares, particularmente con aquellos entornos naturales que constituyen los principales atractivos turísticos de la ciudad?

Considerando que la posibilidad de utilizar un medio de transporte u otro indica un acceso diferencial a la movilidad mediado por la desigualdad y los distintos recursos que se poseen (Jirón, Lange y Bertrand, 2010)<sup>6</sup> ¿A partir de que experiencias de recorrido cotidianas el automóvil y el colectivo pueden representar distintas posibilidades de acceder y habitar estos lugares?

---

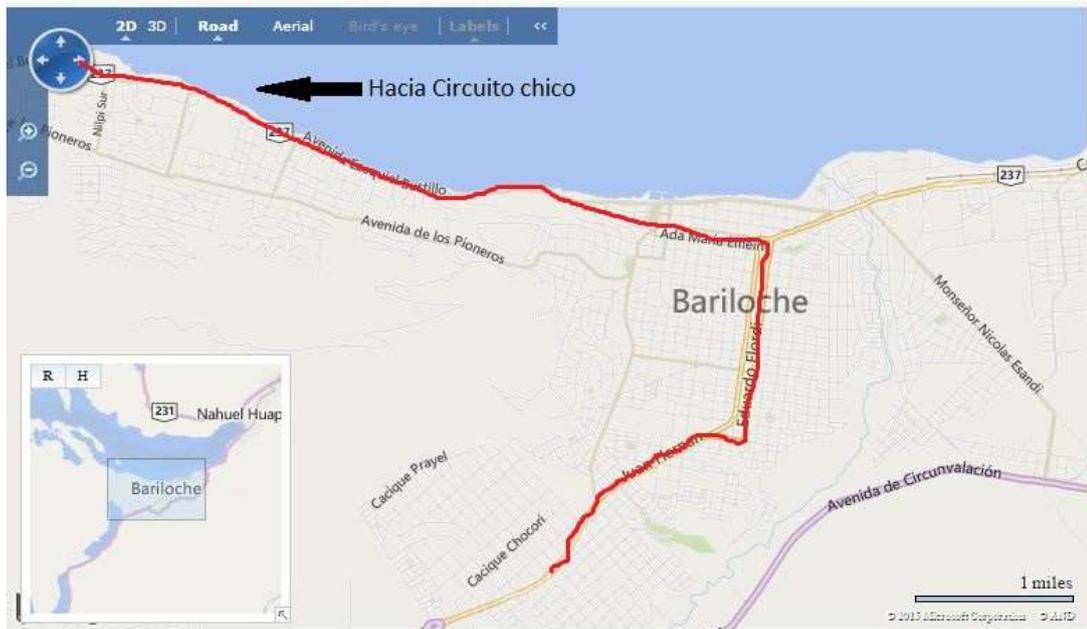
<sup>6</sup> Estos autores señalan, por ejemplo, para el caso de Santiago de Chile, la relación que existe entre la movilidad cotidiana urbana y la desigualdad, indicando que las personas con menores ingresos y educación son los que presentan menores movilidades con respecto a los que tienen ingresos y niveles educativos más altos (Jirón, Lange y Bertrand, 2010, p. 20). Otros autores señalan también como incluso el acceso a la movilidad para grupos de bajos ingresos puede ser un impedimento más difícil de solucionar que el acceso a una vivienda o a servicios, por ejemplo (Muñoz, 2013).

Con el objetivo de dar cuenta de estos interrogantes, se procederá a registrar cualitativamente estas diferentes experiencias de viaje. Por un lado, se acudirá a la observación no participante en los recorridos de ambos medios de transporte, refiriendo algunas regularidades que puedan ser detectadas como rasgos característicos y definitorios de cada tipo de traslado. Por otro, también se apelará al rol de usuario y al método de registro móvil -como pasajero de colectivo y conductor de auto- tratando de reconocer desde la experiencia personal otras regularidades posibles de ser identificadas.

### En el camino

Para emprender la experiencia de viaje en los dos medios de transporte mencionados se decidió iniciar un recorrido que partiendo de la ruta que lleva al Bolsón (ex ruta nacional 258), donde se ubican algunos barrios “del alto” de Bariloche, hasta el circuito chico, hacia el oeste de la ciudad –aproximadamente sobre el kilómetro 25 de Avenida Bustillo-, incluyera buena parte de los atractivos naturales situados sobre la costa del lago Nahuel Huapi y sus bosques aledaños. Se pretendió así comparar algunas de las situaciones que derivan del uso del automóvil y el transporte público en un recorrido turístico típico de San Carlos de Bariloche, buscando además incorporar los polos territoriales más representativos de las tendencias históricas de crecimiento urbano, el oeste y el sur de la ciudad (FIGURA 2).

Figura 2. Ex ruta 258-Circuito chico (sur-oeste de San Carlos de Bariloche).



Fuente: Elaboración personal en base a imagen tomada de Bing maps.

La primera gran diferencia entre ambos transportes se vincula al tiempo total que insume transitar este trayecto: mientras que en colectivo puede durar dos horas -como mínimo-, el viaje en auto solo lleva cerca de 30 minutos. Una de las causas se debe a que se necesitan tomar al menos dos colectivos para completar el recorrido, algo que necesariamente debe hacerse si se parte o se tiene como destino alguno de los barrios del alto. También incide el tiempo de espera que supone la llegada de éstos a cada parada: un mínimo de 20 minutos puede extenderse largamente por el incumplimiento del horario pautado –en los ómnibus que se dirigen a los barrios el tiempo puede ser mayor-, pero también por la afluencia de pasajeros, que puede variar según las horas pico y el agregado de turistas de cada temporada (alta o baja). Cabe mencionar que si bien hay tres líneas de colectivos que cubren parcial o totalmente el recorrido de los llamados kilómetros, solo la línea 20 llega hasta Circuito chico (durante el verano suele agregarse una más: la 10). A estos factores propios de la ciudad, se suma otro hecho local: el ascenso y descenso de pasajeros en paradas “no oficiales” que suelen ser a menudo convenidas con el chofer. Esta posibilidad tácita de elegir donde bajar contrasta con la experiencia de viaje en transportes públicos de ciudades más grandes, donde la tendencia a una mayor formalidad y cumplimiento del servicio inhibe generalmente cualquier alteración de las paradas establecidas en el itinerario.

Así y todo, estos retrasos logran en parte reducirse a lo largo del tramo que cubre la avenida Bustillo, una avenida-ruta en la que el ritmo de marcha suele ser más acelerado –aun cuando se encuentre situada entre asentamientos residenciales-, y en la que solo se aminora en las curvas más pronunciadas y de elevado relieve. El conductor de automóvil responde en mayor medida a este ritmo de traslado y, por lo general, la mínima de 60 km por hora suele ser traspasada por el conjunto de los conductores. Por la velocidad en la que se conduce, esta parte del tramo es la que tiende a igualar al auto y al colectivo en cuanto a tiempo y kilómetros transitados. Contribuye a esto la mayor distancia entre paradas, los pocos semáforos y la disminución general de los controles de tránsito. A diferencia de lo que ocurre en el centro, debe enumerarse también el mejor estado asfáltico de la avenida, que cuenta con menos baches que el promedio general de las calles de la ciudad (esta es una circunstancia que necesariamente obliga a disminuir la marcha en el área céntrica).

También, ambas experiencias de viaje comparten en esta parte del trayecto los vaivenes de la estacionalidad turística, que en temporada alta suelen complicar el flujo de tráfico sobre Bustillo. Son esas épocas del año en donde las diferencias de comodidad entre los desplazamientos en auto y colectivo suelen evidenciarse con mejor expresión. No hay unidades de transporte público que consideren a las personas con movilidad reducida, como en otras

ciudades del país, y tampoco no todas cuentan con calefacción: solo los colectivos que recorren Bustillo, el conector turístico por excelencia, cuentan con este servicio; los que se dirigen al interior de los barrios, no (además de que estas unidades suelen ser, en general, las más desvencijadas). Únicamente en verano se agrega una línea más de colectivo -la mencionada 10- que recorre la parte de los kilómetros, aumentando estacionariamente la frecuencia de transportes en este tramo. Debe agregarse, entonces, el componente climático como un elemento diferencial de la experiencia de viaje, que también influye en la tolerancia de la espera y los metros que deben caminar para alcanzar las paradas.

Como otro de los elementos que incide en la limitación de las movilidades para aquellos que corrientemente utilizan el colectivo, guarda referir el sistema utilizado para pagar el pasaje. Mientras que el viaje en automóvil no supone mayores problemas de consumo de combustible -principal costo diario- por precio y oferta de surtidores (existen al menos tres estaciones de servicio a lo largo del trayecto), la empresa concesionaria dispone como único medio de pago el uso de tarjetas magnéticas. Al margen del costo del pasaje -considerablemente alto en relación a otros centros urbanos-, el problema estriba en que hay pocos lugares de recarga. Asimismo, la mayoría de ellos se concentra en el área céntrica, siendo muy pocos los sitios habilitados en los barrios y en los kilómetros. Particularmente, esta limitación se vuelve más patente en los barrios periféricos del alto sur y sudoeste, pero también en gran parte de la zona del oeste, en los denominados “kilómetros”.

Reconocida esta dificultad, no son pocos los usuarios que cuando suben ofrecen pagar en efectivo el costo del boleto a aquellos pasajeros que disponen de crédito. Es una práctica común entre los usuarios locales que evidencia el problema de la ya mencionada escasa oferta de sitios de recarga -y en muchos casos el desconocimiento de su localización-, pero también denota las redes de ayuda recíproca establecidas entre los pasajeros para superar esta adversidad. A diferencia del automóvil -que suele estar ocupado solo por el que conduce-, el transporte público suscita la formación de relaciones sociales que, aunque coyunturales e individualizadas, permiten la visibilización y el reconocimiento de los “otros” (Jirón, Lange y Bertrand, 2010, p. 38). Así contribuyen también a darle mayor entidad pública a un problema que se ha vuelto cada vez más corriente entre el conjunto de los pasajeros, y no solo de los ocasionales y desprevenidos turistas. Asimismo, si bien algunos kioscos, distribuidos sobre todo en el centro, cuentan con el servicio de recarga y lo ofrecen gratuitamente, hay otros que cobran un precio extra por ofrecerlo.

Todos estos factores conspiran para que la experiencia de viajar en transporte público desaliente otros usos ajenos a los estrictamente laborales limitando las movilidades de las personas que

habitualmente lo utilizan. Las deficiencias del servicio, en gran medida homologables a las que presentan los servicios de transporte público de otras áreas metropolitanas de Argentina (Pérez, 2014), condiciona la realización de traslados no mediados por la necesidad del compromiso laboral. Sobre todo durante el invierno, cuando el tiempo que hay que mantenerse en la intemperie desalienta cualquier idea de salida del hogar y tienden, en mayor medida, a aprovecharse los viajes para la realización de múltiples actividades (compras y trámites, fundamentalmente).

El recorrido más expeditivo del auto permite, en cambio, ampliar y diversificar la elección de los destinos eludiendo esta “economización” de los traslados. Ofrece un ambiente calefaccionable más amable y otras oportunidades para ejercer el ocio: al reducir el tiempo que insume cada viaje, facilita también la realización de diversas actividades extra laborales que atenúan la monotonía de encierro derivada del clima<sup>78</sup>. En esta dirección, por las condiciones de traslado que ofrece este medio de transporte, se logra una experiencia de libertad asociada a la superación de los obstáculos climáticos (más aún cuando se circula por Bustillo, cuya extensión y similitud cual ruta o autopista, propicia una sensación de aventura opuesta a las marchas y contramarchas céntricas) donde la comodidad y facilidad de traslado -“la posibilidad de ir a cualquier lugar, de moverse sin obstrucción”- cobra sentido como garantía de la libertad individual de acción (Sennet, 1997, p. 331).

## Conclusiones

Al inicio de este trabajo se señalaba que el crecimiento urbano de San Carlos de Bariloche, orientado principalmente hacia el oeste, había comportado la extensión y consolidación de los medios de locomoción que permitieron el traslado permanente de personas desde los suburbios hasta el casco céntrico. Esta expansión física de la ciudad, vinculada a la desigualdad social retraducida en el espacio urbano, se sostuvo a partir de la conformación de entornos ambientales netamente diferenciados.

A su vez, en el devenir diario, las movilidades urbanas también intervienen corrientemente en la separación de estos espacios por la mayor o menor accesibilidad que permite cada medio de transporte. Así, teniendo en cuenta estas asimetrías espaciales, las distintas experiencias de viaje que pueden ofrecer el automóvil y el colectivo permiten identificar en algunos detalles como

---

<sup>7</sup> En una región, recuérdese, de no pocas atracciones naturales, pero también de considerables distancias físicas entre ellas.

<sup>8</sup> Vale aquí también señalar lo apuntado por Tomlinson (2007) en cuanto a las experimentaciones de la velocidad, ya que el auto no solamente puede ofrecer una movilidad “física” diferencial de traslado, sino que también predispone una mayor intensidad en las actividades que pueden realizarse.

operan aquellas en los traslados cotidianos de las personas. Situadas en un trayecto en el que se encuentran las principales atracciones naturales de la ciudad pero también algunos barrios del alto barilochense, las experiencias de viaje en estos transportes dicen mucho acerca de las capacidades diferenciales de movilidad que disponen, de un lado, los conductores de autos y, de otro, los usuarios de colectivos para interactuar con estos entornos ambientales.

El auto permite reducir el contacto con una atmósfera que se mantiene fría durante la mayor parte del año: la velocidad que brinda para llegar a ambientes más amenos posibilita una experiencia corporal de comodidad (Sennet, 1997, p. 360) que lo sitúa por encima del transporte público, y hace de la experiencia de viaje una experiencia más agradable y sujeta a repetición. También, teniendo en cuenta que no son pocos los lugares que pueden visitarse a lo largo del recorrido, el automóvil propicia un mayor reconocimiento de los entornos naturales que se visitan que la que puede dar el colectivo, al permitir elegir donde y cuando detenerse sin tener un costo extra. En cambio, la detención del transporte público para la visita de otros lugares insume, además de tiempo de espera, mayores costos en pasaje y dificultades futuras para la recarga de una tarjeta que tiene escasos puestos habilitados para ello. En definitiva, todos factores que contribuyen a afectar las movilidades urbanas por el desaliento que produce para muchas personas viajar en transporte público, lo que redundará a su vez en un acceso limitado de los bienes y servicios urbanos que pueden llegar a aspirar en su vida cotidiana.

En estos términos, la experiencia de viajar en automóvil ofrece no sólo una mayor autonomía en el tránsito diario que contrasta con la experiencia de viajar en colectivo, sino también un sentido de comodidad vinculado a la libertad de poder realizar otras actividades. La relativa flexibilidad que tiene el auto (Sheller y Urry, 2000, p. 745) en contraposición al transporte público de pasajeros -que con paradas reconocidas y obligatorias dispone de recorridos más acompañados y estructurados- garantiza un mayor dominio del uso del tiempo, en general, y del tiempo de ocio, en particular.

Estas comodidades diferenciales, que en definitiva terminan condicionando los desplazamientos posibles de ser realizados, se vinculan a la posición que ocupan los usuarios de estos medios de transporte en la estructura social: aquellos que acceden a mejores condiciones de existencia por la posición que ocupan en esta estructura suelen disponer de condiciones de traslado más confortables, mientras que los más relegados deben obligadamente desplazarse en medios de locomoción más precarios (Pérez, 2014, p. 3). En tal sentido, la movilidad termina siendo un recurso de acceso diferencial a los espacios que así como predispone la velocidad en una persona, supone también la lentitud en otra (Cresswell, 2011, p. 9). A fin de cuentas, esto también implica que no todos puedan acceder de igual forma a

determinados lugares de estudio, de oportunidades laborales, de ocio y/o de consumo (Jirón et al., 2010), lo cual obliga a repensar una vez más los vínculos que esta clase de desigualdad tiene con otras desigualdades urbanas.

En el caso de Bariloche, el acceso desigual y limitado a estos bienes y servicios, aparece muchas veces bajo la forma de sitios naturales que, convertidos en atractivos turísticos, se encuentran vedados para muchos de sus habitantes no solo como lugares de permanencia habitacional sino también como lugares de tránsito cotidiano. Es un ejemplo, muy particular de esta ciudad, que permite observar como las movilidades inciden en la experimentación de los espacios urbanos y, sobre todo, en el uso del tiempo libre que puede ser empleado para apreciar el medio ambiente local.

## **Bibliografía**

Abaleron, C. A. (1992). *Tendencias de crecimiento poblacional y espacial en San Carlos de Bariloche con énfasis en el sector marginal: Informe final*. San Carlos de Bariloche: Fundación Bariloche.

Acevedo, S. y Del Popolo, F. (1994). *Situación y dinámica demográfica de San Carlos de Bariloche*. San Carlos de Bariloche: Fundación Bariloche.

Borja, J. (2007). “Revolución y contrarrevolución en la ciudad global: las expectativas frustradas por la globalización de nuestras ciudades”. *Revista Eure volumen XXXIII*, 100: 35-50. Obtenido el 25 de febrero de 2016 ([http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612007000300003&lng=en&nrm=iso&ignore=.html](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612007000300003&lng=en&nrm=iso&ignore=.html))

Bourdieu, P. (2002) “Efecto de lugar”, en: *La miseria del mundo*. 2º ed. México: Fondo de Cultura Económica.

Cresswell, T. (2011). “Constellations of mobilities” (mimeo).

González, R., Otero, A. Nakayama, L. y Marioni, S. (2009). “Las movilidades del turismo y las migraciones de amenidad: problemáticas y contradicciones en el desarrollo de centros turísticos de montaña”. *Revista de Geografía Norte Grande volumen 44*: 75-92. Obtenido el 25 de febrero de 2016 ([http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0718-34022009000300004&lng=en&nrm=iso&tlng=en](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-34022009000300004&lng=en&nrm=iso&tlng=en))

Grippe, S. y Visciarelli, S. (2007). “La acción territorializadora del turismo residenciado: su relación con las políticas públicas y la promoción inmobiliaria”. *Ciencias Sociales Online*,

volumen IV, 2: 1-14. Obtenido el 25 de febrero de 2016 ([http://www.uvm.cl/csonline/2007\\_2/pdf/Grippo-visciarelli.pdf](http://www.uvm.cl/csonline/2007_2/pdf/Grippo-visciarelli.pdf))

Jirón, P., Lange, C. y Bertrand, M. (2010). “Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana”. *Revista Invi* volumen XXV 68: 15-57.

Kropff, L. (2002). “Juntas vecinales en Bariloche: una historia en disputa”. Ponencia presentada en el Primer encuentro patagónico de Ciencias Sociales. Esquel, Chubut, República Argentina, 24-26 de octubre de 2002.

Matossian, B. (2008). “Expansión urbana y conformación de barrios populares en San Carlos de Bariloche: el rol de las redes sociales de migrantes chilenos”. Ponencia presentada en las 3as Jornadas de Historia de la Patagonia. San Carlos de Bariloche, 6-8 de noviembre de 2008.

Méndez, L. (2010). *Estado, frontera y turismo: Historia de San Carlos de Bariloche*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros.

Moss, L. (2006). *The amenity migrants. Seeking and sustaining mountains and their cultures*. Trowbridge: Cromwell Press.

Muñoz, D. (2013). “Experiencias de viaje en Transantiago/ La construcción de un imaginario urbano hostil”, en *Bifurcaciones* 15 (2013). Obtenido el 25 de febrero de 2016 (<http://www.bifurcaciones.cl/2013/12/experiencias-de-viaje-en-transantiago/>)

Pérez, V. (2014). “Viajar en la ciudad. Movilidad, padecimiento y disconformidad entre los pasajeros de transporte ferroviario del área metropolitana de Buenos Aires”, en *Argumentos* 16: 315-343. Obtenido el 25 de febrero de 2016 (<http://revistasiiigg.sociales.uba.ar/index.php/argumentos/article/view/487>)

Prados Velasco, M. J. (2006). “Los parques naturales como factor de atracción de la población: un estudio exploratorio sobre el fenómeno de la naturbanización en Andalucía”. En *Cuadernos geográficos* 171:87-110. Universidad de Granada: Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física. Obtenido el 25 de febrero de 2016 (<http://dialnet.unirioja.es/servlet/oaiart?codigo=2243265>)

Prados Velasco, M. J. (2011). “Naturbanización. Algunos ejemplo en áreas de montaña y Periurbanas”. En *Treballs de la Societat Catalana de Geografia* 71-72: 179-200. Obtenido el 25 de febrero de 2016 (<http://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000180/00000082.pdf>)

Schivelbusch, W. (1986). Capítulo 3 “Railroad space and railroad time”, en *The railway journey*. University of California Press.

Sennet, R. (1997). Tercera parte: “Arterias y Venas”, en *Carne y piedra*. Madrid: Alianza Editorial.

Sheller, M. y Urry, J. (2000). "The city and the car", en *International Journal of Urban and Regional Research*, 24 (4): 737-757.

Sheller, M. y Urry, J. (2006). "The new mobilities paradigm", en *Environment and Planning A* 2006, volume 38: 207-226.

Tomlinson, J. (2007). Capítulos "1" y "2" en *The culture of speed*. London: Sage.

Wolfe, J. 2010. "Introducción" en *Autos and Progress. The Brazilian search for modernity*. Oxford University Press.